Адмирал Дэвид Битти и британский флот в первой половине XX

Дмитрий Витальевич Лихарев

SHOUT
SHARE
IT

- Лихарев Дмитрий Витальевич

Лихарев Дмитрий Витальевич Адмирал Дэвид Битти и британский флот в первой половине XX века

Лихарев Дмитрий Витальевич

Адмирал Дэвид Битти и британский флот в первой половине XX века

Аннотация издательства: Монография доктора исторических наук, профессора Д. В. Лихарева представляет собой первое на русском языке научное исследование жизни и деятельности выдающегося английского флотоводца, одного из самых известных адмиралов первой мировой войны Дэвида Лонгфилда Битти. Биография адмирала дана на фоне развития военно-морских сил Великобритании, политики и дипломатии крупнейшей морской державы в первой трети XX в., решающих сражений в водах метрополии в годы первой мировой войны. Книга предназначена для широкого круга читателей, интересующихся военно-морской историей.

С о д е р ж а н и е

Введение

Глава 1. Моряки, политики и другие (1871-1913 гг.)

Глава 2. Флот, который построил Джек (1913-1914 гг.)

Глава 3. Великий Ютландский скандал (1915-1916 гг.)

Глава 4. Нечто вроде победы (1916-1919 гг.)

Глава 5. Первый морской лорд (1919-1936 гг.)

Заключение

Введение

С первым проблеском зари 21 ноября 1918 г. Флот метрополии в полном составе покинул рейд Розайта и вышел в открытое море. Английские морские офицеры, прошедшие первую мировую войну, утверждали, что "более прекрасным зрелищем, чем Гранд Флит на стоянке может быть только Гранд Флит в походе". Тем более в такой день. Английский флот выходил принять капитуляцию германского Флота Открытого моря. Никогда еще британская морская мощь не выглядела столь устрашающей и несокрушимой. 370 боевых кораблей, 90 000 матросов и офицеров. Эскадры и соединения из Дувра, Гарвича, Скапа-Флоу и Розайта вытянулись в кильватерные колонны на десятки километров, застлав черным дымом горизонт. С ними следовали броненосный крейсер и два эсминца, представлявшие военный флот Франции, и 6-я эскадра линейных кораблей флота

США. Каждый корабль, от дредноута до подводной лодки, был расцвечен флагами.

В 9.30 утра на горизонте появилась германская эскадра, вытянувшаяся в одну линию: 9 линкоров, 5 линейных крейсеров, 7 легких крейсеров и 49 эсминцев - цвет германского флота. Возглавлял строй дредноут "Фридрих дер Гроссе" под флагом адмирала Людвига фон Рейтера. В этом последнем для германского флота походе один эсминец подорвался на мине и затонул. Дредноут "Кениг" и легкий крейсер "Дрезден" проходили ремонт в сухом доке и должны были отправиться в Англию только в декабре. Фон Рейтер молил бога ниспослать густой туман, который скрыл бы позор и унижение германского флота в этом грандиозном спектакле. Но тщетно. День обещал быть ясным, и серые громады германских дредноутов были отчетливо видны в утренней дымке.

"Какая цель!" - хрипло пробормотал командир "Монарка" капитан I ранга С. Р. Днери-Лоу, быстро прикидывая в уме, сколько времени потребуется тридцати трем британским линкорам, чтобы отправить на дно девять немецких. Хотя предварительная договоренность предусматривала, что германские корабли прибудут с пустыми погребами и без орудийных замков, у англичан орудийные расчеты стояли на местах по боевому расписанию, орудия были заряжены и дальномеры отсчитывали дистанцию. Никто не был уверен в лояльности бывшего грозного противника и в его нежелании совершить самоубийственный поступок. Но ничего подобного не произошло, и оба флота в гнетущей тишине проследовали в Ферт-оф-Форт. В полдень того же дня германские корабли бросили якорь на рейде Инкейт, который станет местом их пленения. Этот момент стал звездным часом адмирала Дэвида Битти. На мачте его флагманского корабля "Куин Элизабет" взвился сигнал: "Сегодня с заходом солнца германский флаг должен быть спущен и впредь не подниматься без особого приказа".

После этого "Куин Элизабет" величественно прошел вдоль кильватерной колонны кораблей британского флота. Десятки тысяч матросов и офицеров, высыпавших на палубы и надстройки линкоров и крейсеров, приветствовали своего любимого командующего громовым "ура". Битти, стоявший на мостике флагмана, приветствовал подчиненных, сняв адмиральскую фуражку. Затем командующий флотом приказал поднять сигнал, в точности повторяющий сообщение Нельсона своим кораблям после Абукирского сражения: "Сегодня в 18.00 я намереваюсь отслужить молебен и возблагодарить Всемогущего Господа за победу, ниспосланную им оружию Его Величества. Каждому

кораблю рекомендую сделать то же самое".

Дэвид Битти прочно вошел в анналы военно-морской истории Англии. Этот человек, долгое время олицетворявший морскую мощь Британии, флотоводец нельсоновского типа, еще при жизни попавший в "Британскую энциклопедию", впоследствии не знал недостатка в биографах. Работы о нем выходили с регулярным постоянством раз в 30 лет. Первым взялся описать подвиги Битти во время войны военный корреспондент Филсон Янг, прикомандированный в конце 1914 г. к эскадре линейных крейсеров и совершивший с ней несколько походов. В 1921 г. он издал увлекательную книгу о действиях эскадры Битти в Северном море. Ровно 30 лет спустя увидела свет основательная биография "Жизнь и письма Дэвида Битти, адмирала флота", автором которой был контр-адмирал У. С. Чалмерс, служивший в свое время под началом этого флотоводца.

Первоначально над этой монографией работали два автора: Чалмерс, как военный моряк, должен был представить разбор морских сражений с точки зрения стратегии и тактики, а Шэйн Лесли собрал обширный материал о том, что касается личной жизни адмирала. Однако сын флотоводца, 11-й граф Битти, ознакомившись с материалами личного характера, категорически воспротивился их опубликованию, полагая, что они слишком откровенно освещают личную жизнь его отца. В результате рукопись Лесли так и осталась рукописью и до сих пор пылится на полках архива. Позднее он ограничился очерком "Воспоминания о Битти", опубликованном на страницах июльского номера "Куортерли Ревью" за 1952 г. Еще через 30 лет вышла наиболее подробная и в то же время наиболее объективная и взвешенная биография Битти - "Адмирал флота граф Битти, последний морской герой" (1980 г.), написанная одним из крупнейших специалистов в области военно-морской истории С. У. Роскиллом. Значительное место деятельности Битти уделено в фундаментальных трудах по истории морской политики Великобритании первой трети XX в.: пятитомном исследовании А. Дж. Мардера "От дредноута до Скапа-Флоу. Королевский флот в эру Фишера. 1905-1919" (1961-1970 гг.) и двухтомной работе С. У. Роскилла "Морская политика между войнами. 1919-1939" (1968-1972 гг.).

Предлагаемая книга представляет собой первую в отечественной историографии попытку анализа военной и политической деятельности Дэвида Битти, поскольку до сих пор она не получила освещения в трудах российских англоведов. Адмирал Битти не писал мемуаров, предназначенных для потомков, но его эпистолярное наследие весьма велико. В

настоящее время в Национальном Морском Музее Англии хранятся 1026 его писем к жене и 415 писем леди Битти к мужу. Часть документов из личного архива адмирала находится в Имперском Военном Музее в Лондоне, другая часть - в отделе рукописей Колледжа Черчилля в Кембридже. Некоторые из писем были опубликованы в упомянутой выше монографии У. С. Чалмерса. В 1989-1993 гг. вышел в свет двухтомный сборник писем адмирала Битти под редакцией профессора Б. М. Ранфта, охватывающий хронологические рамки с 1902 по 1927 гг. В двухтомник вошли 538 писем, ранее не бывших в научном обороте. Эти тома, любезно предоставленные в распоряжение автора Обществом военно-морской истории Великобритании, позволяют не только заполнить пробел, существующий в отечественной историографии, но и существенно дополнить картину, созданную предшествующими английскими исследователями.

В монографии также широко использованы документы из фондов РГА ВМФ в Санкт-Петербурге. Это донесения русских военно-морских атташе в Лондоне, а также документы, относящиеся к визиту эскадры Битти в Кронштадт, ранее не доступные английским историкам. Значительную часть источников этого исследования составляют опубликованные документы: официальные государственные публикации английских, немецких, американских, французских и русских дипломатических документов, переписка, дневники, мемуары дипломатов, политиков, государственных деятелей, адмиралов и морских офицеров, чьи жизненные пути так или иначе пересекались с Дэвидом Битти.

Наряду с адмиралом Битти в этой монографии есть еще одно "действующее лицо" - британский военный флот. Период с 1900 по 1930 гг. стал одним из важнейших этапов в истории морской политики Великобритании. За эти три десятилетия морские вооружения и вся структура британских военно-морских сил претерпели стремительные изменения. Начало эпохи перемен отмечено появлением в "эру Фишера" дредноута и подводной лодки, ознаменовавших "вторую революцию" в развитии военно-морского искусства. Первая мировая война и, прежде всего, Дарданелльская операция, Ютландское сражение и действия подводных лодок внесли новые коррективы в морскую стратегию и тактику. Послевоенное десятилетие, завершившее данный период, породило "вашингтонский крейсер" и морскую авиацию, как берегового базирования, так и авианосную, занявших самое существенное место в стратегических раскладках 20-30-х гг.

Новые морские вооружения с каждым годом ухудшали

стратегическое положение Великобритании, делали ее морские коммуникации все более уязвимыми, а их оборону все более проблематичной. Непрекращающаяся гонка морских вооружений и распространение идеологии маринизма на протяжении первой трети XX в. сыграли в условиях отсутствия всеобщей воинской повинности и крупной сухопутной армии уникальную роль в милитаризации английского общества накануне первой мировой войны.

Милитаризация общества подразумевает не только существование определенной идеологии и набора ценностей, с помощью которых официальные власти и различные общественные организации воздействуют на массовое сознание. Это складывание целых отраслей промышленности, ориентированных сугубо на производство вооружений, обеспечивающих работой сотни тысяч, а то и миллионы людей и нуждающихся для нормального беспрерывного функционирования в постоянных государственных заказах. В целях формирования спроса на рынках вооружений военно-промышленный капитал налаживает тесные связи с военными и военно-морскими ведомствами в своих странах, формирует свое лобби в парламентах и т. д.

Британское Адмиралтейство первой трети XX в. дает классический пример всех перечисленных процессов. Военно-морское ведомство Англии уже имеет мощные пропагандистские подструктуры, свои периодические издания, влиятельное лобби в палате общин. Отставные адмиралы все чаще приглашались на руководящие посты и в советы директоров крупнейших частных судостроительных и оружейных фирм. "Эпоха нового маринизма" породила в Англии и особый феномен адмиралов-политиков, таких как Чарльз Бересфорд, Джон Фишер, Дэвид Битти. Последние два в течение нескольких лет "де факто" осуществляли единоличное руководство всей морской политикой Империи и требовали признания за ними этого права "де юри".Случай беспрецедентный в истории Англии. В первой трети XX в. первый морской лорд неизменно был в числе тех, кто "делал" внешнюю политику Великобритании. Первые три десятилетия XX в. стали последними в истории Англии, когда она смогла удерживаться на позициях сильнейшей морской державы. На протяжении этого периода Лондону пришлось столкнуться с вызовом со стороны Германии, а затем - со стороны США. Морское соперничество с Германией в начале XX в. потребовало от Англии чрезвычайного напряжения всех ее промышленных и финансовых возможностей, возобновления англо-японского союза и заключения союзов с Францией и Россией, перемещения стратегического центра

морской мощи из Средиземного моря в воды метрополии. В конечном итоге морская мощь Германии была сокрушена в ходе четырехлетней упорной борьбы.

Окончание первой мировой войны кардинально изменило порядок распределения морской мощи в мире и стратегическое положение Великобритании. Впервые в своей истории Англия столкнулась с соперниками, военные флоты которых были сконцентрированы за пределами европейских вод. Военно-морские противоречия между Великобританией, США и Японией в 1919-1929 гг. наложили отпечаток на всю систему международных отношений первого послевоенного десятилетия.

На протяжении трех предшествующих столетий Англии для сохранения позиций ведущей морской державы было достаточно концентрировать свои флоты в европейских водах, последовательно побеждая всех своих соперников за господство на море: Испанию, Голландию, Францию и, наконец, Германию. Теперь страны, бросившие ей вызов, были отделены от "владычицы морей" многими тысячами миль океанских просторов. Лишь путем сложных и многоэтапных переговоров на протяжении 20-х гг. противоречия между тремя ведущими морскими державами были разрешены дипломатическим путем.

Изучение биографии адмирала Дэвида Битти поможет многое понять в механизме перечисленных процессов. Битти является одним из самых ярких примеров адмиралов-политиков, порожденных первой мировой войной и готовых взяться на свой манер за решение многих проблем, выходивших далеко за пределы узких рамок адмиралтейств и морских штабов. Его деятельность наложила отпечаток не только на внутреннюю деятельность военно-морского ведомства Великобритании, но и на внешнюю политику этой страны.

Глава 1.
Моряки, политики и другие
(1871-1913 гг)

Нас в пот бросал Хайберский перевал,
Нас дуриком, за милю, шлепал бур,
Мороз под солнцем Бирмы пробирал,
Лихой зулус ощипывал, как кур.
Р. Киплинг

Дэвид Битти родился 17 января 1871 г. в семье отставного армейского капитана Дэвида Лонгфилда Битти, происходившего из ирландских дворян. Впоследствии адмирал сообщил своему будущему биографу Шэйну Лесли, что в его жилах течет "ирландская кровь с легкой примесью французской". Однако, как поясняет далее Лесли, ему "не удалось обнаружить, откуда могла

взяться французская кровь".

Род Битти происходил из графства Уэксфорд - область в Ирландии, в наименьшей степени сохранившая приверженность гаэльским обычаям и слывшая самой "бунтовской и необузданной". Битти были потомственными военными, и несколько поколений мужчин их рода традиционно служили в английской армии. Достоверно известно, что прадед знаменитого адмирала командовал кавалерийским подразделением в армии Артура Уэллесли (будущего герцога Веллингтона), воевавшей в Испании. В 1809 г. он принимал участие в сражении под Талаверой, а 18 июня 1815 г. рубил наполеоновских солдат при Ватерлоо.

Отец Дэвида Битти также не нарушил семейной традиции, отслужив несколько лет в 4-м гусарском полку в Индии. Правда, там Дэвид Битти-старший, в отличие от своего деда, подвергался опасности только на скачках и конных облавах на кабанов с пиками. Дослужившись до капитана, Битти вышел в отставку и вскоре по возвращении на родину женился на Кэтлин Сэдлир - высокой, красивой и весьма набожной блондинке с мягким характером.

После свадьбы молодые решили покинуть Ирландию и перебраться в Англию. Семья капитана Битти обосновалась в небольшом уютном поместье Хоубек Лодж в графстве Чешир. Молодая пара, по всей видимости, располагала достаточными средствами, что позволило главе семьи сразу же обзавестись скаковыми лошадьми и большой сворой охотничьих собак. Качества неустрашимого наездника, заядлого охотника и знатока лошадей, а также внушительный рост (1 м. 90 см. с лишним) снискали Дэвиду Битти-старшему авторитет и уважение соседей. Впрочем, не следует думать, что отставной гусарский капитан был просто оголтелым наездником и рубакой. Он знал языки и в свое время получил весьма солидное образование - учился в Гейдельбургском университете, одном из лучших университетов Германии. Хотя, говорят, Битти участвовал в дуэлях и основательно подпортил внешность нескольким немецким студентам. Предполагал ли он тогда, что много лет спустя его сыновьям придется на морях и на суше выяснять с немцами отношения по более серьезному поводу?

В сельском уединении Хоубек Лодж Кэтлин Битти произвела на свет четырех сыновей. Первенцем стал Чарльз, родившийся в 1870 г. Впоследствии по семейным традициям он стал армейским офицером. Воевал в Южной Африке во время англо-бурской войны 1899-1902 гг., где проявил себя с самой лучшей стороны и был представлен к ордену "За отличную службу". Когда началась

первая мировая война, Чарльз Битти вернулся в действующую армию. Во время упорных боев во Фландрии получил серьезные ранения, от которых скончался в 1917г. Вторым сыном, появившимся год спустя, как уже говорилось, стал Дэвид - будущий знаменитый адмирал.

Еще через год, в 1872-м, родился третий сын - Уильям. Он то же пошел по стопам отца, избрав своей стезей службу в армии. Также как и Чарльзу, ему довелось участвовать и в англо-бурской войне, и в первой мировой. Четвертый сын, Джордж (род. в 1882 г.), не миновал армейской службы. Он был кавалерийским офицером и погиб в Индии в 1915 г.

Самой младшей стала дочь - Кэтлин, родившаяся в 1885 г., уже после того как семейство перебралось жить в городок Рэгби. Девочка сразу же стала всеобщей любимицей. Особенно привязался к сестре Дэвид. Эту привязанность к Кэтлин (после замужества Кэтлин Каридж) он пронес через всю жизнь. И много лет спустя командующий флотом, когда выпадала возможность, навещал сестру и регулярно с ней переписывался.

Дэвид, как и трое его братьев, воспитывался в спартанской обстановке и вырос неустрашимым наездником и азартным спортсменом. Битти на всю жизнь сохранил любовь к физическим упражнениям и до преклонных лет поддерживал себя в хорошей спортивной форме. Говорят, однажды он сыграл в теннис 65 геймов подряд без перерыва. Участие в состязаниях и стремление быть во всем первым наложили неизгладимый отпечаток на его характер. Впоследствии Битти прослыл самым убежденным индивидуалистом на флоте, а его форменный китель, всегда застегнутый на 6 пуговиц вместо 8, положенных по уставу, стал настоящей притчей во языцах.

Адмирал У. С. Чалмерс пишет, что, по единодушному свидетельству Кэтлин Каридж и майора Уильяма Битти, в семье Дэвид был маминым любимчиком и миссис Битти твердо верила, что "в Англии о нем еще заговорят". Действительно, во всем остальном, что находилось за пределами спортивных состязаний и скачек на лошадях, Дэвид заметно отличался от своих братьев. Он был гораздо более сообразительным, имел живой ум и богатое воображение. И очень любил читать. Особенно книги о кораблях, о морских путешественниках, о знаменитых пиратах и адмиралах.

На одной из детских фотографий маленький Дэвид запечатлен с игрушечным парусным корабликом в руке. Детское увлечение определило всю дальнейшую судьбу. Когда пришла пора выбирать жизненный путь, было решено, что братья пойдут по пути своих дедов и прадедов и оденут форму армейских офицеров. Второй же сын, маменькин любимчик, упросил

родителей определить его на военный флот.

Службу на флоте Дэвид Битти начал 13-летним мальчишкой, ступив 15 января 1884 г. на палубу учебного корабля "Британия", курс обучения на котором продолжался два года. Первым серьезным испытанием стали вступительные экзамены, которые сдавались по "форме пять" (программа государственной средней школы). В тот год экзамены выдержали 99 человек, но принимали на "Британию" только 33. Поскольку в списке согласно числу набранных баллов Дэвид Битти стоял десятым, он был зачислен в число кадетов Флота Ее Королевского Величества.

Учебный корабль "Британия" едва ли мог считаться кораблем в обычном смысле этого слова. Он состоял из двух корпусов, некогда бывших парусными линейными кораблями, - двухдечный "Хиндустан" и трехдечная "Британия". Они были полностью лишены мачт и такелажа и наглухо скреплены между собой широким помостом. Это сооружение стояло на мертвом якоре у самого берега в устье реки Дарт, чуть ниже того места, где теперь находится современное здание Королевского Военно-Морского Колледжа в Дартмуте. В корпусах "Британии" были оборудованы казарма и учебные аудитории для кадетов.

Вокруг "Британии" все время теснилось огромное множество всевозможных плавсредств, от гребных яликов и шлюпов до довольно крупных парусных и паровых катеров, на которых кадеты упражнялись в гребле и судовождении.В 80-х гг. XIX в. на этом корабле царили суровые нравы. Кадеты воспитывались в жесткой муштре и за малейшие провинности подвергались телесным наказаниям. Все действия были строго регламентированы и производились по приказу. Так, после удара в рынду вахтенный объявлял: "Чистить зубы" или "Вечерняя молитва". Любое проявление оригинальности, независимости или интеллекта сверх предписанного не приветствовалось. Помимо всего прочего новички часто подвергались издевательствам и притеснениям со стороны старшекурсников.

Такая система обучения не могла бесследно пройти для психики подростков. Многие прошли через эти жернова на первый взгляд без видимых последствий. Из них потом получились высококлассные морские офицеры. Некоторым удавалось добраться до самых вершин служебной лестницы. Из 33 однокурсников Битти семеро, включая его самого, дослужились до чина контр-адмирала и выше. А Битти и Дж. Д. Келли были представлены к высшему званию адмирала флота.

Но правда и то, что многие не выдерживали. Надломленные физически и психически, они впоследствии всей душой ненавидели морскую службу и демобилизовывались при первой

же возможности.

Надо думать, что учение на "Британии" далось Битти с его свободолюбивой натурой также непросто. В отношениях с однокурсниками проблем не было. Правда, поначалу некоторые пытались подшучивать над ним: Дэвид обладал низким и сильным голосом и его густой бас не вязался с обликом худощавого подростка. Но он быстро пресек эти попытки. Битти не отличался высоким ростом или крупным телосложением, он был худощав, но крепким и закаленным, отлично боксировал. Сильный, волевой характер, крепкие кулаки и развитый интеллект очень скоро сделали его одним из лидеров. Сложнее было с дисциплиной. Стефен Роскилл тщательнейшим образом изучил судовые журналы "Британии" за 1884-1885 гг. По его подсчетам, за время обучения кадет Битти 25 раз подвергался наказаниям за "мелкие проступки" и трижды был нещадно бит "за серьезные нарушения дисциплины".

Надо заметить, что капитан I ранга Роскилл знал о нравах на "Британии" не понаслышке. В свое время ему самому довелось пройти всю программу обучения. Его однокурсник Фрэнк Твисс, дослужившийся впоследствии до полного адмирала, в феврале 1942 г. попал в плен к японцам. Когда после войны этого офицера спросили, сильно ли он настрадался в японском плену, Твисс, пожав плечами, ответил, что там "во всяком случае было не хуже, чем в Дартмуте".

В конце 1885 г. Дэвид Битти завершил свое обучение на "Британии". В списке выпускников из 33 человек, согласно академической успеваемости Битти стоял 18-м, таким образом, существенно снизив свой рейтинг по сравнению с вступительными экзаменами. По окончании учебы Битти получил назначение в Китай. Такое распределение не вызывало у юного кадета ни удивления, ни огорчения, и он принялся паковать свой чемодан в предвкушении новых приключений и впечатлений. Зато эта новость повергла в ужас миссис Битти, которая немедленно отправилась в Лондон, где добилась приема у лорда Чарльза Бересфорда. Герой штурма Александрии 1882 г. и будущий адмирал в то время ведал вопросами назначений и перестановками кадров в Адмиралтействе. Трудно сказать, что произвело впечатление на этого ирландского аристократа - красота и обаяние миссис Битти, материнская озабоченность судьбой сына или ее ирландское происхождение, но лорд Чарльз немедленно подписал назначение Дэвида Битти на броненосец "Александра" - флагманский корабль Средиземноморского флота.

15 января 1886 г. мичман Битти прибыл на "Александру" - один из самых знаменитых боевых кораблей британского флота

второй половины XIX в. Этот линейный корабль, водоизмещением 9.500 т., вступил в строй в 1877 г. Главное артиллерийское вооружение "Александры" состояло из двух 280- мм и десяти 254-мм дульнозарядных нарезных орудий, размещенных в казематах в центре корабля. 280- мм орудия могли стрелять на расстояние до 50 кабельтовых, давая с хорошо тренированной прислугой 2 выстрела в 3 минуты, а десятидюймовки могли вести огонь еще быстрее. Конечно, в бою эти орудия едва ли могли попадать в цель даже на половине максимальной дистанции и вряд ли были способны долго поддерживать такую скорость стрельбы, но все же их данные для начала 80-х гг. XIX в. впечатляют.

"Александра" являлась типичным продуктом "эпохи проб и ошибок" переходного этапа от парусного флота к паровому броненосному флоту, - и представляла собой любопытную смесь технических новшеств и приверженности традициям. Весьма прогрессивной была энергетика корабля. На "Александре" впервые в истории британского флота появились двухвинтовые машины системы "компаунд" с 12 цилиндрическими котлами, развивавшими давление пара свыше 4 атмосфер - вдвое больше, чем в ранее применявшихся коробчатых котлах. Но при этом "Александра" несла полное парусное вооружение, от которого ее конструкторы так и не решились отказаться. Помимо весьма совершенного по тем временам главного механизма, на броненосце установили еще отдельную 600-сильную паровую машину, которая медленно поворачивала внушительные винты диаметром 9 м при ходе под парусами, чтобы они не создавали дополнительного сопротивления. В сущности, парусное вооружение на "Александре" уже потеряло свой смысл - двухвальная машина, мощностью 8 500 л. с. гарантировала от неприятностей, связанных с поломками, а запас угля в 680 т позволял ей пересечь Атлантику под парами. Броненосец развил на испытаниях более 15 узлов и 10 лет держал первенство по скорости среди всех линейных кораблей мира.

Но столь большие достоинства во многом сводились на нет казематным расположением артиллерии. Расположенный в центре корабля каземат исключал размещение пороховых и снарядных погребов непосредственно под орудиями, потому что там находились машины. В результате из-за разнесенных в оконечности корабля погребов во время боя матросам приходилось подавать боеприпасы, бегая на расстояние почти в треть длины корпуса, и при этом держать открытыми водонепроницаемые двери в главных переборках.

"Александра" на многие годы стала бессменным флагманом Средиземноморского флота. И тому было немало причин. Ее

просторные помещения были отделаны красным деревом, полировкой и всевозможными вычурными украшениями с неприличной для военного корабля роскошью. Офицерские столовые и кают-компании при высоте от палубы до подволока почти 4 метра имели площадь 250 кв. метров. Не уступали им по размерам и качеству отделки и адмиральские каюты. Именно в силу указанного обстоятельства "Александру" облюбовали адмиралы. Когда мичман Битти прибыл в распоряжение командующего, на броненосце держал свой флаг адмирал принц Альфред, герцог Эдинбургский - второй сын королевы Виктории. Служить под непосредственным началом адмирала, принадлежавшего к королевскому дому, считалось большой удачей, поскольку это обещало быстрое продвижение по служебной лестнице.

Действительно, трехлетняя служба на "Александре" предоставила Битти потрясающие возможности завязать знакомства с людьми, вращавшимися в самых высших сферах английского общества. Герцог Эдинбургский имел на Мальте неподалеку от Валетты летний дворец Сан Антонио, окруженный живописными парками и лужайками, где обосновалось его семейство. Адмирал голубых кровей был женат на великой княгине Марии Александровне, единственной дочери русского царя Александра II, и имел четырех дочерей. Во время стоянки эскадры на Мальте некоторые молодые мичманы частенько приглашались в Сан Антонио, чтобы составить девочкам компанию в забавах и развлечениях. Битти удостаивался таких приглашений чаще других, поскольку Марии Александровне он был особенно симпатичен. В Сан Антонио он испытал первое юношеское увлечение. Старшая дочь герцога Эдинбургского 12-летняя Мари влюбилась без памяти в юного мичмана. Уже после того как они расстались, Мари написала ему несколько нежных писем, сохранившихся до наших дней. Наш современник, который прочтет эти послания, может быть несколько обескуражен тем, что они начинаются обращением "Дорогой Битти!" Но в те времена среди английских морских офицеров и особенно мичманов было принято обращаться друг к другу по фамилии даже в самой неформальной обстановке. Мари, очевидно, тоже к этому привыкла.

Даже почти 50 лет спустя Мария, будучи уже королевой Румынии, с ностальгией вспоминала в своих мемуарах незабываемые дни, проведенные на Мальте. "В нашу компанию также входили несколько совсем юных моряков, среди которых был некий лейтенант Алленби - круглолицый, постоянно улыбающийся юнец. И хотя он был старше нас, по его поступкам

и привычкам ему нельзя было дать по возрасту ни дня больше, чем нам; он отличался завидным здоровьем и почти полным отсутствием здравомыслия. Если Аллен был среди нас, это обещало, что день пройдет в нескончаемом веселье, приключениях, а также доставит много беспокойства взрослым. Он допускался только в маленьких порциях, чтобы не подвергать нашу компанию слишком большому риску... Мы прозвали Алленби "луноликим" за безупречную окружность его вечно улыбающейся физиономии. Среди наших друзей были также Колин Кеппел, Сесиль (?) Колвилл (Стэнли Колвилл. - Д. Л.), Энсон Стрентфилд, Эрик Бэк, Рамболд и Дэвид Битти. Последние четверо в то время служили мичманами на "Александре". Битти, бывший моим сердечным другом, уже в те дни проявил себя прекрасным наездником и игроком в поло. Он говорил, что с тех пор я принесла ему счастье. ...А незабываемые ужины на "Александре", когда мы сами себе жарили яичницу с беконом к чаю и каждая из нас мыла руки в умывальнике своего друга-мичмана и вытирала их его полотенцем; в те дни моим фаворитом был Битти".

Небольшая, но красноречивая цитата из письма Мари, датированного 27 июня 1891 г.: "Мой дорогой Битти! Я была так рада, получив от тебя письмо. Ты должен немедленно приехать и навестить нас. Мы пробудем здесь (в Лондоне. - Д. Л.) до 6 июля. Как здорово было бы, если бы все наши со старой "Александры" собрались в Портсмуте. Я уже так давно никого из вас не видела. Бедный мистер Алленби! Я представляю, как ему не хочется отправляться в Китай...". Битти в это время уже в звании младшего лейтенанта находился в Портсмуте. Удалось ли им тогда увидеться неизвестно. Год спустя Мари в возрасте 17 лет была выдана замуж за Фердинанда - племянника Кароля I, короля Румынии. В 1914 г. Фердинанд унаследовал трон своего дяди и Мари стала румынской королевой.

Не последнюю роль в карьере Битти сыграло и личное знакомство с будущим королем Георгом V, который в 1888 г. проходил службу на "Александре" в чине лейтенанта. Это был первый опыт общения Битти с представителями королевского дома и высшей английской аристократии. Именно тогда он обучился светским манерам, умению быть очаровательным, способности легко и непринужденно держаться в любом обществе. Тогда же на "Александре" в чине лейтенантов служили Колин Кеппел, Стэнли Колвилл и Чарльз Каст. Впоследствии эти офицеры вращались в придворных кругах Георга V и имели большое влияние. Трудности морской службы на броненосце вместе с Битти делили мичманы Уолтер Кауна, Реджинальд

Тируит и Ричард Филипмор - будущие знаменитые боевые адмиралы первой мировой войны, воевавшие в Северном море под началом Битти.

Отслужив положенный трехлетний срок в чине мичмана, Битти, уже в звании младшего лейтенанта, в 1889 г. получил назначение на корвет "Руби". Этот небольшой парусник, также оснащенный паровой машиной, выполнял функции учебного судна в составе военного флота. В те времена между "палубными офицерами" и морскими инженерами существовали значительные различия. Морской инженер носил другую форму, не имел права наказывать матросов, практически не имел шансов дослужиться до адмирала или даже капитана I ранга и считался чем-то вроде "полугражданского человека". Что касается "командных кадров", то их технические познания были весьма ограниченными, но при этом в Адмиралтействе по-прежнему считали целесообразным давать им солидную подготовку в навыках хождения под парусами. Таким образом, Битти в течение года был принужден на практике постигать паруса и такелаж.

По истечении годичного срока службы на "Руби" Битти целых полтора года провел на берегу. Следующим этапом обучения морских офицеров британского флота были 18-месячные курсы в Королевском Военно-морском Колледже в Гринвиче. Там проходили обучение младшие лейтенанты, имевшие необходимый стаж службы на военных кораблях. В Гринвиче они изучали математику, прикладную механику, физику, химию, астрономию, навигацию, метеорологию, иностранные языки и судостроение. Весьма интенсивный учебный план, если учесть краткость срока, отпущенного на его освоение. Тем, кто желал во что бы это ни стало получить по окончании сертификат первого класса, дающий право на досрочное присвоение звание лейтенанта, приходилось работать в поте лица и корпеть над учебниками при свете керосиновой лампы до глубокой ночи.

Дэвид Битти к числу таковых не принадлежал. Гринвич слишком близко расположен к Лондону, а столица, как известно, полна соблазнов. По всей видимости, младший лейтенант решил посвятить свое свободное время женскому полу. Один из сокурсников Битти по Гринвичу вспоминал, что комната последнего была полна фотографий актрис и певичек и на некоторых из них красовались "подписи самого интимного характера". В результате, при сдаче экзаменов по торпедному делу, по судовождению, артиллерии и баллистике второй класс, и третий класс - по навигации. Согласно уставу, Битти с таким сертификатом требовалось прослужить еще 27 месяцев в качестве младшего лейтенанта, прежде чем его повысят в звании.

После Гринвича последовал целый ряд назначений. С февраля по июль 1892 г. Битти прослужил на эскадренном броненосце "Нил" - новейшем линейном корабле, водоизмещением 12 590 т. на котором никаких парусов не было уже и впомине. Однако служба на "Ниле" оказалась недолгой. В самом начале июля Битти был срочно откомандирован на королевскую яхту "Виктория и Альберт" в состав команды на время летнего круиза. Командование сочло его кандидатуру подходящей, очевидно, памятуя о большом опыте младшего лейтенанта в общении с особами королевской крови, которое имело место во время его службы на "Александре". Здесь адмиралы не ошиблись. Престарелая королева Виктория осталась им очень довольна, выделив Битти среди всех офицеров на борту как "юношу с самыми лучшими манерами". Битти же предоставилась возможность еще более усовершенствовать свои манеры и пополнить круг своих великосветских знакомств.

По окончании летнего круиза в августе 1892 г. Битти было присвоено звание лейтенанта и его отправили вновь на корвет "Руби". Служба на "Руби" была весьма нелегким делом и отнюдь не напоминала сравнительно приятную жизнь на "Виктории и Альберте" или на "Александре". В августе корвет отправился в годичное плавание в район Вест-Индии, а затем - в Южную Атлантику. В шторм этот небольшой парусник подвергался отчаянной болтанке, и Битти досконально научился управлению парусной оснасткой в любую погоду. От частого лазания по вантам его мускулы окрепли и налились силой, а ладони загрубели от многочисленных мозолей. Командир "Руби" У. А. Пиготт - старый морской волк, краснолицый, с зычным голосом, чей словарный запас не отличался изяществом, а китель позеленел от морской соли, не давал своей команде возможности расслабиться ни на минуту.

Лишь с октября 1893 г. Битти получил возможность достаточно продолжительной службы на современных боевых кораблях. Его назначили на эскадренный броненосец "Кэмпердаун" в составе Средиземноморского флота. Вскоре по прибытии к месту прохождения службы Битти мог констатировать, что благодушные настроения, царившие в бытность его мичманом на "Александре", полностью улетучились, уступив место нервозности, нашедшей отражение в нескончаемых маневрах и артиллерийских стрельбах. Интенсивность учений и служебное рвение не останавливали даже человеческие жертвы, к которым они подчас приводили. Броненосец "Кэмпердаун" был печально знаменит тем, что за три месяца до прибытия на него лейтенанта Битти, он таранным ударом потопил флагманский

корабль Средиземноморского флота новейший броненосец "Виктория".

Этот инцидент произошел 22 июня 1893 г. До сих пор остается загадкой, почему вице-адмирал Джордж Трайон, державший свой флаг на "Виктории", приказал обеим параллельно идущим кильватерным колоннам повернуть на 16 румбов навстречу друг другу, имея дистанцию между отрядами всего в 6 кабельтовых и зная, что диаметр циркуляции его корабля составляет около 4 кабельтовых. Спустя несколько минут возглавлявший левую колонну "Кэмпердаун" под флагом контр-адмирала Альберта Маркхема всадил свой таранный форштевень в правый борт уже развернувшейся "Виктории". Удар оказался роковым: сильнейший корабль британского флота начал медленно оседать на нос и вдруг при сравнительно малом крене перевернулся и пошел ко дну. Это случилось при мертвом штиле, на виду у всей эскадры. Судя по тому, как быстро флагманский корабль отправился на дно, на нем, по-видимому, не успели закрыть водонепроницаемые двери. Итог трагедии - гибель новейшего броненосца и 359 членов его экипажа, включая командующего флотом. Любопытно отметить, что среди тех немногих, кого удалось спасти, был капитан III ранга Джон Расворт Джеллико.

Причины столь настойчивой погони за высокой степенью боеготовности Средиземноморского флота в середине 90-х гг. XIX в. станут ясны, если обратиться к стратегической ситуации в этом регионе. На протяжении XIX столетия на Средиземном море сосредотачивались значительные экономические и стратегические интересы Великобритании. Даже до открытия Суэцкого канала через Средиземное море шло 16% английского импорта и 21% экспорта. После 1870 г. эти показатели составили соответственно 26% и 29,5%. Потеря торговли нанесла бы серьезный удар английской экономике. От безопасности средиземноморских путей в значительной степени зависела и целостность огромной колониальной империи. После открытия Суэцкого канала в 1869 г. Средиземное море превратилось в кратчайший коммерческий и стратегический путь из Европы в Азию и Австралию, по которому в самые сжатые сроки туда могли быть доставлены военные подкрепления. В Англии слишком хорошо помнили восстание сипаев 1857 г. и то, как долго добирались в Индию войска вокруг мыса Доброй Надежды.

В бассейне Средиземного моря англичане контролировали важнейшие стратегические пункты: Кипр, Гибралтар, Египет и Мальту. Аксиома военно-морской стратегии гласила: военный корабль должен быть там, где находится враг. В 90-е гг. XIX в.

Средиземное море рассматривалось британскими адмиралами как наиболее вероятный театр возможного морского конфликта. Главные силы флота второй морской державы - Франции - были сосредоточены именно в Средиземном море. Средиземноморский флот под командованием адмирала Жерве, базировавшийся на Тулон, постоянно содержался в состоянии повышенной боевой готовности и представлял собой очень боеспособное соединение. На протяжении прошлого столетия Англия и Россия нередко оказывались на грани конфликта. Крымская война продемонстрировала слабость обороны черноморского побережья Российской империи. С тех пор присутствие сильной британской эскадры у входа в черноморские проливы рассматривалось как важный фактор давления на "Северного колосса".

Симптомы русско-французского сближения в начале 90-х гг. и особенно визит русской балтийской эскадры под командованием контрадмирала Ф. К. Авелана в Тулон в октябре 1893 г. вселили нешуточную тревогу в британском Адмиралтействе. После того как 4 января 1894 г. франко-русский союз стал реальностью, "средиземноморская проблема" превратилась в настоящий кошмар для английских адмиралов и политиков. "Давайте зададим себе вопрос, - писал лорд Томас Брассей, - почему общественное мнение внутри страны вновь проявляет беспокойство и озабоченность состоянием дел на военном флоте. Причина очевидна. Русская эскадра недавно посетила Тулон и была встречена французами с таким восторгом, как будто Россия сослужила французскому народу неоценимую службу. Визит русского флота привлек внимание прежде всего к соотношению сил на Средиземном море. ...Французская эскадра состоит из 8 линейных кораблей, 3 броненосных крейсеров, 4 легких крейсеров, 3 минных крейсеров и 6 миноносцев. ...Русская эскадра, посетившая Тулон, состояла из 5 кораблей: эскадренного броненосца II класса "Император Николай I", броненосных крейсеров "Адмирал Нахимов" и "Память Азова", бронепалубного крейсера "Рында" и канонерской лодки. Британский флот, в настоящее время дислоцированный в Средиземном море, существенно уступает объединенным эскадрам Франции и России". Далее автор настоятельно требовал увеличения военно-морского бюджета и ускорения работ по выполнению судостроительных программ с тем, чтобы удержаться на уровне "двухдержавного стандарта".

Не меньшую озабоченность продемонстрировал авторитетный военно-морской теоретик адмирал Филипп Коломб: "Мы только что избавились от заблуждения, что "первый удар" будет нанесен непосредственно по нашим берегам; теперь мы

осознали, что "идеальный первый удар", который Франция сможет нам нанести при большем или меньшем содействии России, - это сокрушить наш ослабленный флот на Средиземном море". Брассея и Коломба на страницах печати активно поддерживали офицеры плавсостава.

К 1895 г. в Англии оформились три основных подхода к решению "средиземноморской проблемы". Первую группу, названную "Ла-маншской школой", возглавили лорд Томас Брассей и адмирал Филипп Коломб. Сторонники их точки зрения считали, что наращивание военного флота на Средиземном мое вызовет ответные аналогичные меры со стороны Франции и России и в конечном счете не приведет к кардинальным изменениям в пользу Англии в этом регионе. Поскольку Ламаншская эскадра могла бы в случае необходимости прибыть в Гибралтар через 4 дня, Брассей и Коломб не видели причин для беспокойства. В мирное время английский Средиземноморский флот вполне мог оставаться слабее французского. В данной ситуации флот в водах метрополии следовало рассматривать как резерв Средиземноморского флота и всемерно укреплять именно его.

Другая группа военно-морских теоретиков, представлявших противоположную точку зрения, получила название "отзовистов". Их взгляды разделяли многие гражданские политики, в том числе часть членов правительственного кабинета и даже морской министр Джордж Гошен. Суть их доктрины сводилась к тому, что в случае военного столкновения с Францией и Россией Средиземное море удержать будет невозможно. Обоснование этой точки зрения было сделано в 1895 г. авторитетным военно-морским историком Уильямом Клауэсом в его статье "Мельничный жернов на шее Англии". В случае военного конфликта автор рекомендовал отозвать английский флот из Средиземного моря и заблокировать Гибралтар и Суэц. Главная задача флота в этой ситуации состояла в обеспечении безопасности торговых путей вокруг мыса Доброй Надежды.

Третью точку зрения проповедовали представители так называемой "Средиземноморской школы", призывавшие всемерно укреплять и развивать военно-морские базы в Александрии, на Мальте, Кипре и Гибралтаре и держать в этом регионе флот, как минимум равный французскому. Такую позицию разделяли все первые лорды, сменившиеся на протяжении 80-90-х гг., большинство офицеров плавсостава, а также те адмиралы, которым довелось командовать Средиземноморским флотом: Джеффри Хорнби, Фредерик Ричарде, Эдвард Сеймур, Джон Фишер и другие. В конечном счете возобладала последняя точка

зрения.

Служба Битти на эскадренных броненосцах "Кэмпердаун" и "Трафальгар" в составе Средиземноморского флота с 1893 по 1896 гг. совпала с самым разгаром лихорадочной подготовки к войне в связи с образованием франко-русского союза. Командующий флотом вице-адмирал Мичел Калм-Сеймур, сменивший на этом посту погибшего Трайона, усиленно практиковал маневры большими соединениями кораблей с тем, чтобы впредь избежать таких катастроф, какая произошла в результате столкновения "Кэмпердауна" и "Виктории". Тем не менее трехгодичная служба Битти на средиземноморских броненосцах в целом была монотонной и рутинной, так что под конец он начал ей тяготиться. Ничего похожего на героические и романтические дни походов под парусами. Но Битти вновь выручил, как это уже не раз бывало, его величество случай.

За 15 лет до описываемых событий, в 1881 г. в Судане началось вооруженное антиимпериалистическое восстание, принявшее религиозную окраску. Во главе его стал выходец из низов народа, мусульманский проповедник Мухамед Ахмед, объявивший себя махди - посланником Аллаха на земле. Он призвал к борьбе с "неверными" - англичанами, а также турками и египтянами, которые хотя и были мусульманами, но отошли от истинной веры. Он бросил клич к борьбе за всеобщее равенство и за создание независимого государства, который нашел в Судане самый широкий отклик. После пяти лет ожесточенной и изнурительной борьбы махдисты овладели большей частью территории Судана, нанеся несколько серьезных поражений англо-египетским войскам. 23 января 1885 г. махдисты после длительной осады взяли Хартум. Генерал Чарльз Гордон, руководивший обороной города, был убит. Летом того же года войска махди заняли Донголу, Кассалу, Сеннар и почти полностью очистили страну от иностранных солдат. После смерти Мухаммеда Ахмада его дело продолжил халиф Абдаллах. В Судане возникло независимое феодально-теократическое государство.

По истечении 10 лет после освобождения Судана в английском парламенте раздались голоса, призывавшие к возобновлению "активной" политики в этой стране. Попытки вторжения итальянцев в Эфиопию и усиление влияния Франции в верхнем течении Нила подтолкнули англичан к решительным действиям. 12 марта 1896 г. парламент принял решение оккупировать северную часть Судана Донголу. Военные операции осуществлялись главным образом силами египетской армии и на египетские средства. Однако общее руководство было поручено

генералу Герберту Китченеру, формально поступившему на службу к египетскому правительству и получившему должность сердара - верховного главнокомандующего в Судане. К началу наступления под командованием Китченера находилось немногим более 10 тыс. человек. Однако в результате длительной блокады Судана войска халифа испытывали острую нужду в огнестрельном оружии и боеприпасах. Халиф, по словам очевидцев, в 1896 г. располагал 50-тысячной армией, но только 34 тыс. солдат имели винтовки. Артиллерия состояла из 75 старых пушек.

Основой стратегии Китченера стало постепенное и неуклонное продвижение вверх по Нилу с одновременной прокладкой железнодорожной линии. Китченер также требовал, чтобы вверх по Нилу направили флотилию канонерских лодок, которые должны были обеспечить артиллерийскую поддержку флангам наступающей армии. Навигация на Ниле была весьма непростым делом. Многое зависело от уровня воды, который подвергался значительным сезонным перепадам. В среднем течении Нила между Вади-Хальфой и Хартумом фарватер реки в нескольких местах пересекался опасными порогами и перекатами, которые при низкой воде становились практически непреодолимыми для судов.

Командовать флотилией был назначен капитан III ранга Стэнли Колвилл. Он имел опыт плавания в этих водах, командуя в 1885 г. канонерской лодкой, обеспечивающей продвижение экспедиционного корпуса, который пытался выручить генерала Гордона в осажденном Хартуме. Приказ застал Колвилла на должности старшего офицера эскадренного броненосца "Трафальгар". Отправляясь в Судан, Колвилл предложил лейтенанту Битти, если он, конечно, не возражает, включить его в состав офицеров нильской флотилии. Битти дал свое согласие незамедлительно. Значение этого предложения трудно переоценить. Со времен наполеоновских войн британский флот не встречался на море с достойным противником. Даже во время Крымской войны он занимался в основном перевозкой войск и блокадой побережья. На протяжении целого столетия вплоть до начала первой мировой войны лишь очень немногим английским военным морякам довелось участвовать в бомбардировке Свеаборга, в войне против Китая в конце 50-х гг. или штурме Александрии в 1882 г. Большинство адмиралов и офицеров, прослужив всю жизнь, уходили в отставку, так и не услышав выстрелов вражеских орудий, нацеленных в их корабли. Участие же в любом, даже самом незначительном конфликте давало впоследствии большие преимущества. Это означало боевые

награды, известность и быстрое продвижение по службе.

Таким образом, в июне 1896 г. Битти и несколько других младших офицеров и старшин во главе с Колвиллом были направлены в распоряжение египетского правительства. Им предоставили 4 канонерских лодки и 4 небольших пароходика, вооруженных малокалиберными скорострельными пушками и кое-где защищенных пуленепробиваемыми стальными щитами. Колвилл поднял свой флаг на канонерской лодке "Тамаи", командовать "Эль Тебом" и "Метеммой" были назначены капитаны III ранга Хоуп Робинсон и Генри Олвил. "Абу Клеа" досталась Битти. Перечисленные канонерские лодки представляли собой довольно жалкие посудины, приводимые в движение лопастным колесом, прикрепленным к корме и вращаемым слабосильной паровой машиной.

В помощь им из Англии срочно доставили три новейших речных канонерских лодки, также получивших египетские имена - "За-фир", "Фатех" и "Назир". Они представляли собой винтовые суда с легкой броневой защитой, оснащенные по последнему слову техники того времени и вооруженные скорострельными 76-мм и 47-мм пушками, а также пулеметами. Разобранными на секции их очень быстро доставили по железной дороге к суданской границе. Однако Колвилл решил, не дожидаясь подкреплений, начать форсирование порогов имеющимися силами. В конце июля вся флотилия сконцентрировалась в нескольких километрах ниже по течению от Вади-Хальфы, и началось изнурительное преодоление мелководных препятствий.

22-летний Уинстон Черчилль, принявший участие в этой кампании в качестве кавалерийского офицера, впоследствии очень живо описал это действо в своей книге "Речная война" "Канонерская лодка была тщательно подготовлена к испытанию. Надстройки максимально облегчены, орудия и боеприпасы сняты, топки погашены, а корпус обвязан канатами. Пять тросов тянули 2000 человек, и, хотя им предстояло преодолеть расстояние не более 100 ярдов, сила течения была такова, что перетаскивание каждого парохода заняло не менее полутора часов и потребовало от солдат неимоверных усилий. Все, однако, обошлось благополучно, и в последующие дни все шесть судов преодолели препятствие. В течение недели флотилия достигла открытой воды, и 23 августа все семь пароходов прибыли к месту стоянки напротив военного лагеря у Кошеха".

13 сентября "сердар" Китченер начал наступление на позиции махдистов. Продвижение войск поддерживали артиллерийским огнем 3 канонерские лодки и 3 парохода Колвилла. "Эль Теб", преодолевая последний порог, получил пробоину и не смог

принять участие в сражении. Войска халифа заняли оборонительные позиции возле Хафира. В то время как солдаты Китченера готовились к фронтальной атаке, канонерки Колвилла приблизились к самому берегу и начали обстрел махдистов. Завязалась ожесточенная перестрелка. Винтовочные пули беспрерывно барабанили по палубам и надстройкам канонерских лодок. Снаряд, выпущенный из полевой пушки, пробил надводный борт "Абу Клеа" и упал рядом с боезапасом, но, по счастью, не взорвался. Битти, недолго думая, схватил его и, обжигая руки, выбросил в реку. Несмотря на интенсивную двухчасовую перестрелку, Битти остался невредим, хотя одна из пуль пробила его пробковый шлем. Колвиллу повезло меньше. Он получил серьезное ранение в руку и вскоре настолько ослабел от потери крови, что вынужден был передать командование Битти.

Воспользовавшись замешательством махдистов, войска Китченера быстро развернули полевые батареи и после короткой, но интенсивной артподготовки перешли в наступление. Канонерские лодки "Тамаи" и "Метемму" в конечном итоге снесло вниз сильным течением, но "Абу Клеа" удалось удержаться. Воспользовавшись ситуацией, Битти решил на свой страх и риск совершить рейд в тыл противника. Его канонерка поднялась на 35 миль вверх по Нилу и достигла Донголы, которая выполняла роль тыловой базы махдистов, а затем должна была выполнить функцию второй линии обороны.

Приблизившись к причалу Донголы, артиллеристы "Абу Клеа" скрошили в щепы все лодки и баржи, какие оказались в пределах их досягаемости, а затем принялись палить по городу, жители которого оказались совершенно не готовы к такому повороту событий. Затем Битти решил вернуться назад и подождать подхода армейских частей. поскольку захватить город было не в его силах. К 22 сентября он получил подкрепление по суше и по воде. На следующий день Донгола пала.

Таким образом, в возрасте 25 лет Битти продемонстрировал все качества прирожденного военного лидера: решительность, смелость, инициативность и, в то же время, способность сохранять хладнокровие и трезвую оценку ситуации, как это показали события у Донголы. Геройское поведение морского офицера произвело впечатление на командование. В своей офицерской реляции от 21 октября 1896 г. Китченер особо отметил лейтенанта Битти. В результате Битти был награжден орденом "За отличную службу", а морской министр распорядился внести его имя в списки для досрочного представления к очередному воинскому званию. Случай явно неординарный, поскольку лейтенантов очень редко представляли к столь

высокой награде.

Заслуженный отпуск зимой 1896-1897 гг. Битти провел дома, посвятив его главным образом визитам к родственникам и охоте на лисиц. В июле 1897 г. по специальному приглашению Китченера он вновь отправился в Судан принять участие в следующей кампании. На сей раз флотилия была усилена тремя новыми канонерками. Среди офицеров, пополнивших плавсостав, были лейтенанты Горацио Худ и Уолтер Кауан. Впоследствии оба воевали под командованием Битти в годы первой мировой войны. Оба дослужились до адмиралов. Худ погиб в Ютландском сражении. Кауан командовал соединением английских кораблей, осуществлявших операции против красного Балтийского флота в годы гражданской войны в России.

Вторая кампания так же, как и первая началась с перетаскивания канонерских лодок через пороги. На сей раз Битти командовал "Эль Тебом", и для него преодоление препятствий обошлось не без приключений. В описании Черчилля этот эпизод выглядел следующим образом: "Ее судьба оказалась гораздо худшей, чем "Тамаи". Из-за отсутствия координации действий и дисциплины среди туземцев, а также надлежащего надсмотра, сила тяги оказалась совершенно недостаточной. Вновь нос парохода развернуло, а поскольку стропы продолжали удерживаться, поток воды начал переливаться через фальшборт. Через несколько секунд "Аль Теб" перевернулся вверх дном. Стропы оборвались от напряжения, и она понеслась вниз по течению вверх килем. Лейтенант Битти и большинство команды были выброшены, либо сами прыгнули в пенящийся поток порога, их снесло вниз по реке, где их подобрала "Тамаи", которая, по счастью, была под парами". Поскольку "Эль Теб" была полностью разрушена, Битти принял командование канонерской лодкой "Фатех", недавно прибывшей из Англии.

К 13 августа уровень воды в Ниле существенно поднялся, и последующие пороги были преодолены без особых хлопот. На пути к центру Судана войскам Китченера пришлось испытать немалые трудности: оторванность от основных баз снабжения усложняла подвоз продовольствия и снаряжения, а стойкое сопротивление суданских войск препятствовало и без того медленному продвижению вперед. Отборная суданская армия под командованием эмира Махмуда, насчитывавшая около 10 тыс. бойцов, сосредоточилась возле города Метеммы. Около года они ожидали наступления врага. Впервые в военной практике суданцев бездействующая 10-тысячная армия в течение столь длительного срока должна была снабжаться продовольствием. Вскоре начался настоящий голод, но войска стойко переносили

лишения.

К началу 1898 г. армия Китченера, имевшая уже 13 тыс. солдат, укрепилась в районе Кенура, в треугольнике между восточным берегом Нила и его правым притоком Атбарой. Халиф счел необходимым воспрепятствовать дальнейшему продвижению противника. 10 февраля 1898 г. армия Махмуда вышла из Метеммы, переправилась на правый берег Нила и двинулась на север, к Берберу. 8 апреля на берегу Атбары суданские войска подверглись ожесточенной атаке со стороны армии Китченера. Махмуд попал в руки англичан, потеряв убитыми, ранеными и пленными примерно половину своего войска. Путь к столице Судана был свободен.

В начале мая 1898 г. в лагере англо-египетских войск были закончены последние приготовления к решающему походу. 1 сентября передовые части Китченера уже находились всего в 10 км к северу от махдистской столицы. 40-тысячная суданская армия выступила им навстречу. 2 сентября главные силы с беззаветной храбростью атаковали войска Китченера, тысячами падая под огнем пулеметов и скорострельных винтовок. Омдурман был взят в тот же день. Суданская армия потеряла больше половины (26 тыс.) ранеными, пленными и убитыми. Сражение при Омдурмане решило судьбу независимого Судана. Халиф с остатками войска еще больше года продолжал партизанскую войну в пустыне, но это уже не имело решающего значения.

Битти принял самое активное участие в этих боях. Канонерки активно использовались для рейдов вверх по Нилу в тыл противника. Они не только обстреливали прибрежные поселения и коммуникации махдистов, но и высаживали десантные отряды, проникавшие вглубь вражеской территории. Канонерская лодка Битти приняла участие и в генеральном сражении при Омдурмане, поддерживая огнем своих пушек южный фланг войск Китченера. Много лет спустя, когда Черчилль уже в качестве морского министра встретился с Битти, они охотно предавались воспоминаниям о войне в Африке. При этом Битти, к большому удовольствию своего собеседника, очень красочно описал, как выглядела с мостика канонерской лодки атака 21-го уланского полка при Омдурмане.

С падением Хартума завоевание Судана практически завершилось, и Китченер уже считал свою миссию оконченной, когда неожиданно было получено тревожное известие о появлении в верховьях Нила, в 400 милях южнее, неизвестных туземных вооруженных формирований во главе с офицерами-европейцами. Этот вызов англо-египетскому контролю над

Суданом должен был получить незамедлительный отпор. 10 сентября 1898 г. "сердар" во главе горных стрелков, двух батальонов дружественных суданцев и батареи горных пушек погрузился на суда своей незаменимой флотилии и отправился в новый поход. Канонерские лодки "Султан", "Фатех", "Назир", "Абу Клеа" и пароход "Дал", волоча на буксирах несколько барж, опять потащились вверх по Нилу. Судьба распорядилась так, что лейтенант Битти в очередной раз оказался в центре событий, получивших общеевропейский резонанс и вошедших в историю дипломатии под названием Фашодского кризиса 1898 г.

19 сентября с борта канонерок увидели форт Фашоду, над которым развевался огромный французский флаг. Как выяснилось, там обосновались 120 туземцев и 8 европейцев под командованием капитана Жана Батиста Маршана, которые проделали беспримерный марш из Сенегала, пройдя пешком почти весь Африканский континент с запада на восток. Битти, конечно же, не имел возможности принимать участия в переговорах. Он вместе с генералом Смит-Дорриентом только наблюдал за ними в бинокль с мостика "Фатеха". Они увидели, как на борт парохода "Дал" поднялся французский офицер, которого встретил сам Китченер. После церемонных поклонов, салютов и воинских приветствий они приступили к делу. "Сердар" и французский капитан громко кричали, жестикулировали и, расстелив на столе карту, все время тыкали в нее пальцами. На следующий день Китченер нанес визит французам, а Смит-Дорриен руководил высадкой войск на берег. В конечном итоге французский отряд был вынужден ретироваться перед лицом подавляющего военного превосходства. Китченер дипломатично позволил французскому флагу развеваться над Фашодой до тех пор, пока отряд Маршана не соберет пожитки и не отправится в обратный путь. Наконец 11 декабря 1898 г. на флагштоке форта взвился египетский флаг (читай - английский), и справедливость, с точки зрения англичан, была восстановлена.

Этот инцидент вызвал бурю возмущения во Франции. Самые горячие головы требовали даже начать войну. Одно время казалось, что земли в верховьях Нила для французов значат больше, чем Эльзас и Лотарингия. Однако Фашодский кризис застал Теофиля Делькассе врасплох. Он знал, что Франция не может вступить в войну, и у него оставалась единственная надежда - поставить вопрос на дипломатическую основу. Делькассе попытался заручиться поддержкой России и даже Германии, но обе попытки потерпели фиаско. Англичане же отказались вернуться к дипломатическим и юридическим спорам. Роберт Солсбери заявил: "Мы претендуем на Судан по праву

завоевания, потому что это самый простой и действенный метод". Доводами Англии были Средиземноморский флот и армия Китченера; ее условием - безоговорочный отзыв экспедиции Маршана. У Делькассе не оставалось иного выбора, кроме капитуляции. Как уже говорилось, Маршан оставил Фашоду, а 21 марта 1899 г. Англия и Франция заключили соглашение, удалявшее последнюю из долины Нила.

В то время как по обе стороны Ла-Манша бушевали страсти по поводу Фашодского инцидента, Битти на своей канонерке уже спускался вниз по Нилу. Он получил приказ отбуксировать подбитый пароход "Саффиех" в Каир еще до того, как французский отряд покинул Фашоду. Незадолго до отбытия капитана Маршан обратился к Битти с просьбой доставить его письмо в Европу, но он отказался это сделать. Его поступок понравился Китченеру, который перед тем официально заявил, что будет препятствовать всяким попыткам французов известить свое правительство. Уже в Омдурмане Битти узнал из газет, что Китченеру пожаловано пэрство, а Франция отказывается от своих притязаний на Фашоду.

Итак, у лейтенанта Битти за плечами без малого два года войны в Африке. Командующий в своем официальном донесении от 30 сентября 1898 г. об итогах кампании вновь назвал его имя в числе наиболее отличившихся офицеров. Эти списки были опубликованы в прессе. По возвращении в Англию Битти был вне очереди представлен к следующему воинскому званию. В 27 лет он стал капитаном III ранга - случай беспрецедентный в британском военном флоте конца XIX - начала XX вв. В 1898 г. Битти имел шестилетний стаж службы в звании лейтенанта, в то время как среднестатистическому лейтенанту Королевского Флота тех времен требовалось прослужить 11-12 лет, прежде чем его представляли к следующему званию. Битти был произведен "через головы" 395 лейтенантов, стоявших впереди него в списках по выслуге лет. Это открывало большие перспективы для быстрого продвижения по служебной лестнице в дальнейшем.

Как уже упоминалось, в тех же боях в Африке принимал участие и Уинстон Черчилль. Вайолет Бонхэм-Картер (в девичестве Вайолет Асквит) утверждала в своих мемуарах, что именно там они и познакомились. Черчилль хорошо запомнил молодого морского офицера, бросившего ему бутылку шампанского с канонерской лодки, и, памятуя об этом случае, в 1911 г. предложил Битти ключевой пост секретаря морского министра по делам флота.

В описании самого Черчилля этот эпизод выглядит следующим образом: "Когда я брел в обществе своего собрата-

офицера вдоль реки, нас окликнули с канонерских лодок, стоявших на якоре в 20-30 футах от берега. Судном командовал лейтенант военного флота по фамилии Битти, который уже давно служил на нильской флотилии и которому суждена была великая судьба на океанских просторах. Офицерам канонерской лодки, одетым в безупречную белую форму, не терпелось узнать, что видели кавалеристы, и мы охотно принялись им рассказывать. У нас получилась весьма оживленная беседа. Причем они отпустили в наш адрес огромное число мрачных шуток. В частности, предложили нам убежище на канонерской лодке, если нам придется совсем туго.

Мы с достоинством отклонили это предложение и выразили готовность драться против орды дервишей до конца, даже если нам придется спешиться и положиться только на палаши и пики. После большого количества издевательств они смягчились. "Как насчет выпивки? У нас на борту есть все что пожелаешь. Поймаешь?" - и почти незамедлительно большая бутылка шампанского полетела с канонерской лодки на берег. Она упала в Нил, но Божественное Провидение счастливо направило ее на мелкое место с мягким илистым дном. Я зашел в воду по колено и, изловчившись, выловил ценный подарок, который мы с триумфом унесли в свой лагерь". На основании этого едва ли можно с уверенностью утверждать, что именно тогда состоялось их личное знакомство. Другие известные на сегодняшний день источники этого также не подтверждают. Черчилль всего лишь дважды упоминает лейтенанта Битти в своей "Речной войне". Скорее всего, общие воспоминания о войне в Судане могли способствовать их сближению при последующем знакомстве.

Зиму 1898/1899 гг. Битти провел в Англии. По возвращении домой он обнаружил, что является весьма популярной личностью. Действительно, его имя неоднократно фигурировало в газетах в связи с войной в Африке. Операции небольшого соединения военных кораблей в глубине континента, на удалении 2000 км от ближайшего морского побережья - все это было ново и необычно и, естественно, будоражило любопытство земляков и соседей. Битти оказался единственным морским офицером, который прошел всю Суданскую войну от начала до конца и участвовал в обеих кампаниях Китченера 1896 г. и 1897 - 1898 гг. Не удивительно, что он часто оказывался приглашенным на званые вечера и обеды, официальные и неофициальные.

Молодой капитан III ранга, стройный и подтянутый, с мужественным лицом, загоревшим до черноты под африканским солнцем, с планками боевых орденов на форменном кителе, естественно, нравился женщинам. Именно тогда Битти

познакомился с красивой экстравагантной американкой по имени Этель Три - супругой Артура Три и дочерью неимоверно богатого Маршалла Филда, собственника крупнейших универмагов Чикаго. Это знакомство имело самые далеко идущие последствия. Помимо светских развлечений, Битти находил время и для своей любимой охоты на лис, а также посетил родину своих предков Ирландию.

Наконец 20 апреля 1899 г. капитан III ранга Дэвид Битти получает новое назначение - старшим офицером на линейный корабль "Барфлер". Этот эскадренный броненосец, имевший водоизмещение 10 500 т, скорость хода - 17 узлов, вооруженный 4 - 254- мм орудиями в башнях, 10 - 152- мм в казематах вдоль бортов и 20 стволами малокалиберной артиллерии, представлял собой ярчайший пример экономии, которая потом дорого обойдется.

За 8 лет до описываемых событий адмирал Фишер, занимавший тогда должность главного инспектора флота, настоял на поручении Уильяму Уайту проекта трех эскадренных броненосцев И-го класса - совершенно новая категория кораблей, о которой Уайт не имел ни малейшего представления. Они предназначались для несения службы на отдаленных морских театрах. Согласно идее Фишера, они должны были нести "самую легкую артиллерию главного калибра и самую тяжелую артиллерию вспомогательного калибра". Таким образом, "Центурион", "Барфлер" и несколько более крупный "Ринаун", будучи результатом неоправданного энтузиазма 1892 г., с главной артиллерией, состоявшей из четырех десятидюймовых пушек, оказались совершенно несравнимыми с классическими эскадренными броненосцами, вооруженными 305мм орудиями. По логике вещей, создавать заведомо ослабленные военные корабли было бессмысленно, поскольку первоклассные эскадренные броненосцы, устаревая, со временем переходили в разряд кораблей второй категории и могли с таким же успехом нести службу на отдаленных театрах. Однако в 1892 г. Фишер так настойчиво проводил в жизнь свою идею, что английский флот едва избежал "счастья" быть обремененным 6 такими кораблями вместо 3.

Весной 1899 г. "Барфлер" находился там где по замыслу его создателей и должен был быть - у берегов Китая, т. е. на самом отдаленном морском театре. На "Барфлере" держал свой флаг контрадмирал Джеймс Брюс - второй флагман британской эскадры в водах Китая. Командиром броненосца был старый знакомый Битти по Средиземноморскому флоту и первой кампании в Судане, теперь уже капитан I ранга Стэнли Колвилл. Так что Битти встретили на "Барфлере" и радушный прием и старые друзья. Первые двенадцать месяцев службы в дальневосточных водах прошли для него без особых приключений. Между тем в Китае ширилось восстание ихэтуаней, и вскоре события приняли критический оборот.

Неравноправные договоры, навязанные маньчжурскому правительству после поражения Китая в войне с Японией 1894-1895 гг., широко открыли двери для проникновения туда иностранцев. Промышленники, миссионеры католические и протестантские, врачи, инженеры и техники, различного рода авантюристы военные и гражданские хлынули, словно поток, в неизведанную страну. Проникновение иностранного капитала сопровождалось разорением местного национального промысла, надругательством над китайцами и их древней культурой. В этих условиях оживилась деятельность тайных крестьянских обществ.

Среди них наиболее влиятельным и многочисленным стало общество "Ихэтуань", состоявшее главным образом из молодых крестьян.

Борьба ихэтуаней против иностранного проникновения в Китай сводилась к изгнанию и уничтожению всего иностранного - религии, книг, товаров, специалистов, орудий производства и всевозможной техники. Разрушались железные дороги и железнодорожные составы, телеграфные линии, современные здания; все иностранцы подлежали физическому уничтожению. Восстание ихэтуаней вспыхнуло в провинции Шаньдун, а затем распространилось на другие провинции - Чжили, Шаньси, а также в Маньчжурии. Тяньцзинь - крупный промышленный город и морской порт в Северном Китае, где были сильны позиции иностранного капитала, стал центром восставших. На всем пути между Тяньцзинем и Пекином повстанцы разрушали железнодорожное полотно, предавали огню паровозы и вагоны, рвали телеграфные и телефонные провода, разрушали станционные постройки.

Восстание ихэтуаней поставило под угрозу британские политические и экономические интересы, а также жизни обитателей европейских поселений в Китае. Английская эскадра сосредоточилась на внешнем рейде порта Таку, прикрывавшего вход в устье реки Байхэ - кратчайший водный путь к Пекину. Одновременно в Чжилийский залив подтянулись еще несколько военных кораблей западных держав и Японии из состава эскадр, постоянно дислоцированных у берегов Китая. Вскоре у Таку стояло на якоре не менее 20 иностранных военных кораблей. 5 июня 1900 г. командующий английской эскадрой вице-адмирал Эдвард Сеймур на правах старшего по званию собрал на броненосце "Центурион" совещание флагманов и командиров кораблей иностранных эскадр. После долгих препирательств и обмена мнениями было решено высадить десант и идти на Пекин выручать европейцев, оказавшихся на осадном положении в китайской столице.

Утром 10 июня международный отряд, состоявший из 915 англичан, 450 немцев, 358 французов, 312 русских, 112 американцев, 54 японцев, 40 итальянцев и 25 австрийцев, высадился на берег и двинулся в Тяньцзинь. Возглавил это разношерстное, плохо организованное сборище матросов и офицеров лично адмирал Сеймур. На следующий день им вдогонку выступила десантная партия с броненосца "Барф-лер" и крейсера "Алакрити" под командой капитанов III ранга Битти и Кристофера Крэддока, того самого, который 14 лет спустя, 1 ноября 1914 года, примет смерть в неравном сражении с

германской эскадрой у мыса Коронель. Они заняли оборону на окраинах Тяньцзиня, имея своей задачей удержание коммуникаций между эскадрой и отрядом Сеймура.

Десантники погрузились на поезда на вокзале Тяньцзиня и отбыли в направлении Пекина. Однако на полпути путешествие прервалось. У станции Ланфан рельсы были разрушены. Войско тут же подверглось атаке со стороны ихэтуаней и регулярной армии Дун Фусяна. В условиях непрекращающейся перестрелки и непрерывных атак китайцев починить железнодорожное полотно оказалось невозможно. Тогда Сеймур решил попытаться достичь китайской столицы на лодках по Великому каналу. 127 километров, отделявших Тяньцзинь от Пекина, моряки Сеймура почти преодолели, оставалось всего 22 километра. Но попасть в столицу им так и не удалось. Голодные, грязные и измученные беспрерывными многодневными боями и обремененные многочисленными ранеными, испытывая острый недостаток в продовольствии и боеприпасах, десантники вынуждены были начать поспешное отступление с арьергардными боями.

Тем временем в тылу Сеймура положение осложнилось. 13 июня Битти, только что закрепившийся в Тяньцзине, получил неожиданное подкрепление в лице 2 000 русских солдат с несколькими полевыми пушками под командованием полковника Ширинговского, прибывших из Порт-Артура. Подкрепление оказалось очень своевременным, ибо вскоре союзники были атакованы регулярными китайскими войсками в числе около 15 000 человек и целой ордой ихэтуаней. В Тяньцзине завязались ожесточенные уличные бои. Англичанам и русским удалось отбросить атакующих и занять оборону вокруг европейского сеттельмента и железнодорожного вокзала по периметру около 5 км. Пока в Тяньцзине шли бои, союзная эскадра бомбардировала Таку, а высадившийся десант взял город штурмом.

Битти сражался на передовой в самых опасных местах и 19 июня получил серьезное ранение в запястье левой руки. Оправившись от шока и потери крови в госпитале три дня спустя он вновь вернулся в строй. После того как все попытки ихэтуаней захватить Тяньцзинь были отбиты, англичане решили сделать вылазку навстречу отряду Сеймура, чтобы облегчить его положение. Несмотря на ранение, Битти вызвался руководить операцией. Смешанный отряд численностью около 2000 человек под его командой 24 июня прорвался навстречу воинству Сеймура. 26 июня десантники Сеймура с сильно поредевшими рядами и с двумя сотнями раненых на руках вернулись в Тяньцзинь, избежав таким образом полного уничтожения. Среди тяжело раненных был флаг-капитан Сеймура Джон Джеллико,

получивший пулю в легкое.

К тому времени в Китай начали прибывать крупные армейские подразделения и морская пехота западных держав. Однако Битти продолжал оставаться со своими моряками в Тяньцзине до 13 июля. В середине июля союзная армия численностью около 20 000 человек двинулась в Пекин. Битти собирался также отправиться с экспедиционным корпусом, но к тому времени миссия военных моряков на суше уже была закончена и их вернули на корабли. Таким образом, Битти вновь принял участие в военных действиях, хотя и в необычной для военного моряка роли. Он в полной мере проявил находчивость, решительность, инициативу. Во время боев в Китае он приобрел опыт сотрудничества с различными видами вооруженных сил, получил представление о том, как ведутся сухопутные операции, и, что самое главное, продемонстрировал умение находить общий язык и ладить с союзниками представителями самых разных стран и народов. Буквально через несколько дней после первого знакомства он уже называет русского полковника своим "старым другом". Заметим, что у Сеймура отношения с русским командованием складывалось далеко не просто.

Вскоре Битти по приказу командующего был незамедлительно отправлен в метрополию. Рана, к которой он поначалу отнесся столь легкомысленно, оказалась весьма серьезной и требовала длительного лечения. В сентябре 1900 г. ему пришлось перенести сложную операцию, и прошло довольно много времени, прежде чем кисть его левой руки полностью восстановилась. На сей раз его боевые заслуги были отмечены досрочным производством в звание капитана I ранга. Получение столь высокого чина в 29-летнем возрасте было делом невиданным, если учесть, что средний возраст английских морских офицеров в конце XIX - начале XX вв., поднимавшихся на эту ступень, составлял 42 года. В своем предыдущем звании Битти прослужил только 2 года и в списке капитанов III ранга занимал 218-ю позицию. В этот раз слишком быстрый взлет Дэвида Битти вызвал в военно-морских кругах определенное недовольство, в основе которого лежала главным образом зависть.

После китайских событий Битти более двух лет провел в Англии, состоя на половинном жаловании из-за длительного лечения. Новое назначение он получил только 2 июня 1902 г. За это время в его личной жизни произошли большие изменения. Выше уже говорилось, что до отбытия в Китай он познакомился с молодой экстравагантной американкой Этель Три. Она была красива, смела, прекрасно держалась в седле и была отчаянной

наездницей. Во время конной охоты Битти неоднократно мог наблюдать, как она летела на своей лошади лихим галопом - смелость, граничащая с безрассудством. Такая женщина не мокла не разжечь самых пылких чувств в мужчине с характером и темпераментом, как у Дэвида Битти. Этель, единственная дочь чикагского миллионера Маршалла Филда, была неимоверно богата. И Битти был об этом прекрасно осведомлен. Вскоре они обменялись посланиями и между ними завязалась переписка. С самого начала Битти продемонстрировал полную решимость заполучить эту женщину. Замужество объекта страсти его, по-видимому, не смущало.

Однако вскоре после того, как Битти отбыл в Китай, их переписка прекратилась. Адмирал Чалмерс высказывает предположение, что Битти узнал, будто его пассия "'слишком много флиртовала" с другими мужчинами, и он, будучи человеком гордым, прекратил ей писать. Но далее тот же автор развивает уже совсем другую мысль: будто между Этель и Дэвидом до его отъезда в Китай уже существовала "договоренность", что они поженятся, как только она вновь станет свободна. Впредь же они решили соблюдать максимум предосторожностей. Последнее предположение отнюдь не лишено основания. Морской офицер викторианской эпохи рисковал очень многим, если становилось известно, что он является любовником замужней дамы. Женитьба на разведенной женщине не только автоматически закрывала перед ним двери лондонских великосветских салонов, но и, по сути дела, ставила крест на всей его карьере. Решившись на такой поступок, военный моряк мог не раздумывая подавать в отставку.

Сейчас едва ли можно знать наверняка, какими соображениями руководствовался Битти. Зато достоверно известно, что, как только он возвратился из Китая, отношения между любовниками немедленно возобновились. В течение всего этого времени, тщательно скрывая свою связь с Битти, Этель всячески подталкивала своего мужа Артура Три возбудить против нее в США дело о разводе, основанием для которого должно было послужить "длительное раздельное проживание". Наконец 12 мая 1902 г. чикагский суд вынес решение о расторжении брака Этель и Артура Три. Их четырехлетний сын Рональд остался с отцом. Впоследствии Рональд Три (1897-1976) перебрался в Англию, стал депутатом палаты общин от консервативной партии и служил на посту личного парламентского секретаря премьер-министра при Стэнли Болдуине, Невиле Чемберлене и Уинстоне Черчилле. В годы второй мировой войны Черчилль часто останавливался в прекрасном загородном доме Рональда Три

Дитчли-Парк недалеко от Оксфорда.

Родственники Дэвида и Этель были крайне недовольны их браком и всячески пытались ему воспрепятствовать. Старший Битти был буквально сражен наповал, узнав, на ком собирается жениться его сын. Любимая сестра Кэтлин приложила все усилия, пытаясь отговорить брата от необдуманного шага, и выражала сильное беспокойство по поводу его дальнейшей карьеры на флоте. Друг семьи Битти священник Альбет Бэйли, ставший впоследствии деканом Виндзора, также категорически возражал против женитьбы Дэвида. Отец Этель, старый Маршалл Филд, строгий приверженец нонконформистских принципов, был крайне недоволен желанием дочери развестись со своим мужем и тут же вновь выйти замуж. Рональд Три в своей автобиографии подробно описал, какое удручающее впечатление произвел на него и его отца уход из семьи красивой и волевой мамы. Артур Три безвременно скончался в возрасте 52 лет. Рональду тогда исполнилось только 16, но он категорически отказался жить в семье матери.

"За день до того, как он (Артур Три. - Д. Л.) умер, когда я сидел у его кровати, мне принесли записку: некая леди желает видеть меня и ожидает в гостиной. Когда я спустился, навстречу поднялась женщина, которую я раньше никогда не видел, и обратилась ко мне со словами: "Ваша мама послала меня забрать вас". Предложение навсегда покинуть моего отца в такой момент и войти в дом к тем, чье поведение так возмущало меня, подняло во мне бурю негодования и злости. А страх от мысли променять жизнь с любящим отцом на жизнь в доме эгоистичной матери только усилил во мне эти чувства. Я закричал, что не желаю этого, и вернулся назад к кровати отца. Он умер на следующий день. Еще через день, когда я был в американском консульстве, мой отец все еще был американским гражданином, - явилась моя мать собственной персоной. Я не видел ее уже десять лет, с тех пор как мне исполнилось семь. Она повторила предложение, сделанное ее посланницей несколькими днями ранее. Я вновь отказался в резких выражениях, не скрывая, насколько неприятна и неприемлема для меня эта идея. Она удалилась в одиночестве. С сожалением вспоминаю, что я придерживался такого отношения к ней еще некоторое время в дальнейшем: когда пять лет спустя я женился, то дал ясно понять, что не желаю видеть на своей свадьбе ни ее, ни ее мужа". Правда, какое-то время спустя примирение между ними все же состоялось. По словам Рональда Три, он искренне восхищался адмиралом Битти и испытывал к нему глубокое уважение.

Вопреки недовольству родственников Этель и Дэвид все же

поженились. 22 мая 1901 г., ровно через 10 дней после того, как американский суд расторг ее брак с первым мужем, они "расписались" в регистрационном учреждении на Ганноверсквер. Ему тогда было 30, а ей - 27 лет. Женитьба принесла Битти 8 млн. фунтов стерлингов приданного. Поскольку бракоразводный процесс происходил в Америке, а бракосочетание было обставлено очень скромно, эта скандальная, по английским меркам того времени, женитьба капитана I ранга не привлекла внимания прессы или не в меру бдительной общественности. В конечном итоге Битти удалось "выйти сухим из воды". Помогло заступничество наследника престола, который, как уже упоминалось, являлся сослуживцем Битти по "Александре". Впоследствии, невзирая на скандальный брак своего любимца, Георг V пожаловал ему рыцарский титул и даже назначил своим адъютантом. Следует признать, что после смерти королевы Виктории в январе 1901 г. в Англии старые пуританские принципы хотя и соблюдались, но уже без прежнего рвения. Достаточно сказать, что в период с 1906 по 1914 гг. Битти пять раз удостоился чести быть приглашенным на званые обеды в королевских резиденциях либо в Эбергелди Кастл либо в Балморэле и дважды приглашался на королевскую охоту. Наконец в 1911 г. леди Битти также была принята при дворе.

Трудно сказать, насколько хорошо Битти был осведомлен о недостатках характера своей возлюбленной до брака - скорее всего плохо. Этель можно с полным основанием считать истеричной и невыдержанной дамой. Некоторые публичные заявления и экстравагантные выходки, которые она позволяла себе в присутствии высокопоставленных политиков, несомненно, наносили ущерб авторитету ее супруга. Ей были в высшей степени присущи непомерная гордость, высокомерие и самомнение, ни на чем не основанные, кроме больших денег, которыми она сорила направо и налево. Эти неприятные черты характера леди Битти странным образом сочетались в ней с всепоглощающей завистью. В браке Этель многое подарила мужу: свою красоту, пылкую и ревнивую любовь, двух сыновей, деньги, дом, недвижимую собственность таких размеров, какой он никогда не смог бы обзавестись, даже занимая самые высокие посты в военно-морской иерархии Великобритании.

В 1904 г., когда Битти командовал броненосным крейсером "Суффолк" в составе Средиземноморского флота, произошел случай. который долгое время был предметом обсуждений в кают-компаниях эскадры. Выполняя предписание адмирала срочно прибыть на Мальту, Битти, вопреки предупреждениям старшего офицера машинного отделения, гнал свой крейсер полным ходом

несколько суток. В результате слишком долгой работы в усиленном режиме главная силовая установка корабля вышла из строя. Некоторое время после этого упорно муссировался слух, что Битти отдадут под трибунал. Как только это известие дошло до Этель, говорят, она воскликнула: "Как, судить моего Дэвида! Да я куплю им новый корабль!"

Шэйн Лесли, бывший лично знакомым с леди Битти, отмечал, что ей была присуща страсть к большим особнякам, от которой адми-ральша совершенно определенно страдала. В разное время, а иногда одновременно, она сделала следующие приобретения: поместье Гано-вер Лодж в Риджент Парке, огромный дом на Гросвенор-сквер 17 в Лондоне, охотничьи поместья Динчли-Холл и Бруксби-Холл в Лейче-стершире, замок Грэнтулли в Шотландии. Венцом всей этой недвижимости, несомненно, был Рейгэйт в Серрее, который Битти особенно любил и гордился им. В свое время этот замок был резиденцией лорда Говарда Эффингема (1536-1624) - лорда-адмирала Елизаветы I, который командовал английским флотом в сражении против испанской Великой Армады в 1588 г. Когда Битти сам стал первым морским лордом, своей резиденцией он избрал Мэлл-Хауз, также приобретенный на деньги Этель.

От перечисления этих приобретений может сложиться впечатление, что Этель легкомысленно относилась к деньгам и тратила их не задумываясь. Но в реальности все было далеко не так, и она прекрасно отдавала себе отчет, что от денег в этой жизни зависит очень многое. Когда летом 1905 г. пришло известие, что ее отец, старый Маршалл Филд, решил во второй раз жениться в возрасте 71 года на некой Дел-ли Кэйтон, это крайне обеспокоило Этель. Пространная цитата из ее письма к мужу от 27 июля 1905 г. заслуживает того, чтобы ее здесь привести: "Ну чтож, беседа окончена и прошла гораздо легче, чем я ожидала. Папа действительно был добр и уступчив по поводу всего этого. Я начала с того, что с появлением маленького мальчика мне бы хотелось иметь уверенность, что его будущее будет обеспечено, особенно в связи с тем, что папа вскоре женится и его новые обязательства могут задеть наши интересы. Он заверил меня, что ничего такого не случится, и сказал, что перед тем, как они уехали из Америки, миссис Кэйтон подписала бумагу, согласно которой их брак с папой не повлияет на наше будущее, т. е. завещание, которое он сделал в нашу пользу, не будет изменено. Он сказал, чтобы я об этом никому не говорила, но тебе я, естественно, сообщаю... Для меня это огромное облегчение. Теперь мы знаем, что стоим твердо и можем соответственно планировать нашу жизнь. Получение кругленькой

суммы в сентябре позволит нам оплатить лошадей и развлекаться, не страшась залезть в долги, и теперь я знаю, что, если со мной что случится, с тобой и ребенком будет все в порядке". Таким образом, в тот раз "все обошлось благополучно". Следует отметить, что судьба отмерила старому Маршаллу Филду не так много времени для внесения изменений в завещание - через год после своей второй женитьбы он умер.

И все же, несмотря на первоначальную пылкую любовь и двух сыновей, которые объединяли супругов, этот брак нельзя назвать счастливым. Молодая женщина очень болезненно переживала долгие разлуки с мужем, проводившим помногу месяцев подряд в дальних морских походах. Битти писал письма к жене практически каждый день, она отвечала ему менее регулярно. Леди Битти страдала от частых нервных срывов, много лечилась на фешенебельных курортах континентальной Европы. Их переписка изобилует взаимными горькими упреками в изменах, мнимых и реальных. Шэй Лесли писал, что несколько лет спустя после своей женитьбы Битти признался, что он "самый несчастный человек в мире," и добавил: "'За свои миллионы я заплатил страшную цену".

Наконец весной 1902 г. медицинская комиссия, обследовавшая Битти, пришла к выводу, что он полностью поправился после ранения и вновь годен к морской службе. 2 июня 1902 г. Битти получил назначение командиром крейсера "Джуно". Это был сравнительно новый корабль, вошедший в состав флота в 1895 г., водоизмещением 5 600 т и вооруженный одиннадцатью 152- мм пушками. Крейсер был временно приписан к недавно сформированному Отечественному флоту, и его командиру предстояла нелегкая служба. Отечественным флотом тогда командовал вице-адмирал Артур Уилсон - наряду с Фишером и Бересфордом один из самых выдающихся английских адмиралов начала XX в.

Адмирал Уилсон был среднего роста, крепкого телосложения, с открытым благородным лицом, обрамленным седой бородкой, и сверкающим взглядом фанатика. Уилсон являлся фанатом своего дела, целиком посвятившим себя морской службе, не нашедшим даже времени для того, чтобы жениться и обзавестись семьей. В одежде он был неопрятен и не придавал никакого значения своему внешнему виду. Уилсон всегда был невозмутим, молчалив и очень замкнут. Адмирал никогда не имел близких друзей. Королевский флот стал единственным интересом в его жизни. "Он был вне всякого сомнения, писал Черчилль, - наиболее самоотверженным человеком из тех, с кем мне приходилось когда-либо встречаться или даже читать в книгах". В редкие

минуты хорошего настроения Уилсон мог и пошутить, но шутки у него получались какие-то сухие и мрачные. Моряки звали его между собой "Старый Арт".

Служить под его командой считалось нелегким испытанием. Адмирал, отдаваясь без остатка военной службе, не щадил и подчиненных, заставляя их работать не покладая рук. Ежегодный плановый поход к берегам Испании Уилсон как назло назначал в канун рождественских праздников. На все мольбы и протесты женатых матросов и офицеров, лелеявших мечты встретить Новый год в кругу семьи, Уилсон бросал сквозь зубы: "Служба". Впрочем, на флоте его по-своему любили и уважали, возможно, именно за его самоотверженность и принципиальность. В офицерской среде Уилсону дали кличку "Буксир" за его огромную работоспособность и упрямство, которое было присуще адмиралу.

Битти сразу же погрузился в деловую активность, царившую на Отечественном флоте. "Суббота. Уилсон вновь вдоволь натаскал нас на отработке маневров с утра до обеда, когда стоял мерзкий холод и морось при бурном море, и я был совершенно измучен морской болезнью. Идет крутая атлантическая зыбь, которая вывернет внутренности наизнанку любому; я чувствую себя не очень хорошо и не в состоянии написать подробное письмо... Вторник. Ночь. У нас был трудный и тяжелый день, и у меня не было и получаса личного времени с тех пор, как я вскочил в 6 утра. Лицо у меня, как подгоревший бифштекс, а характер совершенно ожесточился. У нас были призовые артиллерийские стрельбы из малокалиберных пушек с абсолютно разочаровывающими результатами".

В конце августа "Джуно" был направлен в Средиземное море. После короткой стоянки в Гибралтаре 29 августа - 2 сентября крейсер проследовал к Мальте. Несколько месяцев службы под началом Артура Уилсона стали для Битти отличной школой и одновременно его первым опытом в качестве командира корабля. Уилсон по праву считался величайшим экспертом на флоте в деле маневров большими соединениями кораблей.

Прибыв на Средиземное море, "Джуно" сразу же был задействован в ежегодных больших учениях. Высшее военно-морское командование с 1901 г. начало практиковать ежегодные совместные учения Флота Ла-Манша и Средиземноморского флота с тем, чтобы дать возможность флагманам приобрести опыт командования крупными эскадрами и соединениями кораблей. Во время этих учений традиционно отрабатывались практика блокады флота условного противника, траление и постановка минных полей, отражение торпедных атак. От командиров кораблей в первую очередь требовалось знание всех

тонкостей судовождения, хорошая подготовка артиллеристов и, естественно, результативность артиллерийских стрельб, а также четкая организация погрузки угля.

Молодой честолюбивый капитан I ранга поставил своей задачей сделать крейсер "Джуно" образцовым кораблем Средиземноморского флота и очень нервничал и раздражался по поводу любых промахов или нерадивости офицеров и матросов своей команды. Однако вскоре его настойчивость стала давать неплохие результаты: "Проклятый угольщик не мог пришвартоваться к нашему борту до 11 вечера. После того как его пришвартовали и все подготовили, мы начали погрузку в 11.30 и закончили в 1 час ночи. Матросы работали, как троянцы, перенося по 166 т угля в час, при норме 110т, тогда как за все предшествующие три года они ни разу не превысили показатель 64 т в час. Даже старший офицер улыбался, хотя поначалу он был страшно раздражен из-за того, что я сломал весь установленный им порядок и организовал все по-своему. Но цель оправдывает средства, и старикан зла на меня не держит. Мы поужинали сардинами с луком, почти как первые христиане, и добрались до постелей только к 2.30 ночи...".

Уже тогда Битти начал серьезно размышлять над многими проблемами военно-морской стратегии и тактики и о влиянии на них новых морских вооружений, прежде всего торпедного оружия и подводных лодок. При этом он всячески поощрял инициативу и самостоятельность суждений своих подчиненных. Он был, пожалуй, единственным командиром корабля на всем Средиземноморском флоте, который после очередных тренировок и маневров собирал своих офицеров на совещание и разбирал с ними имевшие место промахи либо удачные решения. Причем подчиненным предоставлялась полная свобода "иметь свое суждение". Такая "демократия" вызывала только хмурое неодобрение вышестоящего начальства.

После "Джуно" Битти совсем недолго прослужил на крейсере "Эррогант" и в октябре 1904 г. был назначен командиром "Суффолка". Броненосный крейсер "Суффолк" был новейшим кораблем, только что вступившим в состав флота. Он имел водоизмещение 9 800 т, был вооружен четырнадцатью 152-мм орудиями главного калибра и восемью 76-мм пушками. Главная силовая установка позволяла ему развивать скорость хода до 23 узлов.

Служба Битти на "Суффолке" совпала с периодом, когда командование Средиземноморского флота осуществлял адмирал лорд Чарльз Бересфорд, тот самый, который 20 лет назад подписал назначение Битти на "Александру". Наряду с Фишером

он был одним из самых известных военных моряков Англии начала века. Как личность Бересфорд был, пожалуй, чересчур прямолинеен, импульсивен и подвержен влиянию со стороны некоторых морских офицеров из своего окружения.

Слабой стороной характера адмирала была любовь к показному блеску, стремление быть все время в центре внимания. Несмотря на аристократическое происхождение и титул лорда, Бересфорд не очень обременял себя какими-то моральными заповедями, и многие его поступки не давали повода называть его джентльменом. Тем не менее на флоте Бересфорд пользовался известным авторитетом и был очень популярен. Многие матросы и офицеры, служившие под его началом, отзывались о "Чарли Би" с симпатией и уважением. Громкую славу Бересфорду сделало участие в ряде сражений, в том числе в штурме Александрии, о чем уже упоминалось, а главное - активная самореклама.

К сожалению, уровень интеллекта и профессиональной подготовки этого адмирала-аристократа не мог соперничать с обаянием его личности. Как известно, Бересфорду удавалось совмещать военную службу с активной политической деятельностью. Он неоднократно избирался депутатом парламента. Нельзя сказать, что адмиралу сопутствовал большой успех на политическом поприще. Его публичные выступления были эмоциональны, и, на первый взгляд, он производил впечатление опытного оратора. Однако адмирал был слабоват по части аргументирования выдвигаемых им положений. Частенько он выступал просто не по существу.

Черчилль весьма едко высказался по поводу парламентской карьеры Бересфорда. Когда Бересфорд выступал в палате общин, Черчилль, по его словам, не мог отделаться от впечатления, что адмирал, идя к трибуне, не знал, о чем будет говорить; когда был на трибуне, не соображал, что говорит; когда возвращался на место, не отдавал себе отчета в том, что сказал. Известный журналист Джеймс Гарвин однажды назвал Бересфорда "самым большим из всех существующих воздушных шаров".

Как флотоводец и командир Бересфорд был неутомим. Он имел редкий дар управлять людьми и при необходимости выжимал из них все что можно. Бересфорд мог неплохо осуществлять судовождение и маневры большими соединениями кораблей, но как стратег он котировался невысоко. Тем не менее сторонники адмирала искренне верили, что из него получился бы лучший первый морской лорд, чем из Фишера.

Командование Средиземноморским флотом Бересфорд начал осуществлять в лучших традициях времен "чистки и надраивания". Лайонел Даусон, служивший позднее под началом

Бересфорда уже в водах метрополии, впоследствии вспоминал: "Никогда в своей жизни я не видел более "флагманского" флагманского корабля... Все вертелось вокруг персоны адмирала, а церемония была возведена в абсолют... Главное воспоминание, которое моя память сохранила о тех днях, это бесконечные свистки, окрики, построения и постановки на вид". Флагманский корабль Бересфорда и подчиненный ему штаб Средиземноморского флота скорее напоминал двор феодального сеньора, окруженного верными вассалами, нежели командный состав крупного военно-морского соединения начала XX в.

Еще раз предоставим слово Л. Даусону: "Он (Бересфорд. - Д. Л.) блистал "великолепными манерами"! К команде корабля он обращался с такой торжественностью, как будто произносил речь в палате общин или на большом политическом митинге. Хорошо поставленным голосом он с расстановкой произносил: "Команда моего флагманского корабля... Ваш корабль, капитан Пелли..". По мере того как он продолжал, интересно было наблюдать за восхищенными лицами матросов, которые с равным успехом воспринимали бы и лекцию о биноме Ньютона в его исполнении"!

Реджинальд Бэкон полагал, что окончательный разрыв между Фишером и Бересфордом произошел после того, как 4 декабря 1905 г. Фишеру было присвоено звание адмирала флота и тем самым его пребывание в Адмиралтействе продлилось еще на пять лет. Это окончательно разрушило все надежды Бересфорда на высший пост в военно-морской иерархии. Однако Бересфорд активно критиковал реформы Фишера и ранее. В сентябре 1905 г. Фишер жаловался: "... Этот вульгарный, хвастливый осел Бересфорд написал самую большую гадость, какую я только читал в своей жизни. Суть в том, что лорды Адмиралтейства - круглые идиоты, а Бересфорд - единственный человек, который что-то знает". Впоследствии конфликт между Фишером и Бересфордом выплеснулся далеко за пределы военно-морского ведомства, затопив страницы газет и трибуну парламента, практически расколов весь плавсостав на две враждебные группировки. Британский военный флот начала XX в. сотрясали чернильные залпы.

У Битти хватило благоразумия держаться в стороне от этих дрязг и не высказывать свое суждение в присутствии других офицеров. Хотя порядки, которые "Чарли Би" завел на Средиземноморском флоте, и в особенности нелюбовь адмирала к проявлению инициативы у подчиненных очень не нравились Битти. Но, несмотря ни на что, между ними всегда сохранялись прекрасные отношения. Возможно, потому, что оба были ирландского происхождения и страстно любили лошадей, собак и

охоту. Причин для недовольства своим подчиненным у командующего Средиземноморским флотом также не было. Битти образцово выполнял свои служебные обязанности, и крейсер "Суффолк" по уровню боевой подготовки, несомненно, являлся одним из лучших кораблей эскадры.

22 февраля 1905 г., к неописуемой радости Битти, Этель произвела на свет мальчика, которого нарекли Дэвид Филд. Битти оказался нежным и любящим отцом, и новое назначение, которое последовало в конце 1905 г., пришлось очень кстати. На посту командира крейсера его сменил капитан I ранга Розин Уэстер-Уэмисс, а Битти отправился на берег. В Лондоне его ждала должность военно-морского советника при штабе армии. Теперь он получил возможность жить с семьей, чему был весьма рад.

Вместе с тем не следует думать, что служба Битти в качестве военно-морского эксперта при штабе армии была простой и необременительной. Она потребовала не только глубоких знаний в области морской стратегии и тактики, но и незаурядного такта, дипломатических способностей и умения лавировать, не попадаясь "под горячую руку" большому начальству. В "эру Фишера" отношения между флотом и армией складывались далеко не просто. Первый морской лорд был глубоко убежден, что безопасность метрополии и империи покоится главным образом на флоте. Армии он отводил только вспомогательную роль, рассматривая ее лишь в качестве силы, необходимой для участия в десантных операциях. Фишер стремился во что бы то ни стало добиться стабилизации военно-морского бюджета, даже в условиях сокращения расходов на оборону в целом.

В 1903 г. Фишер дал согласие работать в комиссии Реджинальда Эшера, которая должна была сформулировать концепцию военной реформы, намереваясь либо подчинить армию флоту, либо добиться контроля над распределением оборонного бюджета. Работа адмирала в комиссии Эшера вызвала сильное чувство недовольства и озлобления против него в армейских кругах. Стены Букингемского дворца стали свидетелями горячих дискуссий между Фишером и генералами, причем обе стороны не считали нужным подбирать выражения. Участие адмирала в данном мероприятии свелось главным образом к пропаганде и защите ультрамаринских идей, и в целом его конструктивный вклад в деятельность комиссии был весьма невелик. Во всяком случае, он не стоил той враждебности, которую Фишер возбудил к себе со стороны военных.

Но вернемся к событиям 1905 г. Марокканский кризис и перспективы военного сотрудничества с Францией вселили большой энтузиазм в представителей армейского руководства.

После англо-бурской войны авторитет английской армии упал очень низко, и она часто подвергалась резкой критике и нападкам. Теперь армия вновь становилась нужна. Под предлогом помощи союзникам и подготовки к участию в войне на континенте можно было нажить политический капитал и главное - получить дополнительные субсидии. В это время у военного ведомства появился и свой реформатор, правда, в отличие от Фишера, человек гражданский - новый военный министр Ричард Холден.

Фишер, наблюдавший из своего "вороньего гнезда" в Адмиралтействе тяжбы по поводу размеров армейского бюджета, почему-то решил, что всякое увеличение отчислений на военное ведомство будет производиться за счет флота. В связи с этим первый морской лорд всячески противодействовал военным. "Каждый пенс, потраченный на армию, это пенс, отобранный у флота. Но миллионы армий будут бесполезны, если флот не будет сильным во всех отношениях!" К беспокойству, связанному с якобы имевшими место покушениями на флотский бюджет, примешивалась и личная неприязнь Фишера к Холдену, которого адмирал подозревал в честолюбивых устремлениях. Военного министра Фишер именовал не иначе как "скользкий Наполеон Б. Холден".

Нежелание Фишера сотрудничать с армией в деле стратегического планирования с особой наглядностью показали неофициальные англо-французские переговоры в декабре 1905 - январе 1906 гг., которые велись на уровне генеральных штабов. Целью переговоров была выработка плана совместных действий на случай войны Англии и Франции против Германии. Одним из самых больших энтузиастов совместного стратегического планирования был полковник Чарльз Ре-пингтон - активный участник переговоров. Репингтону хотелось сделать англо-французское стратегическое планирование всеобъемлющим, и он решил подключить к переговорам Адмиралтейство. Однако Фишер выступил категорически против активного участия английских войск на франко-германском фронте. Первый морской лорд предпочитал высадку сильного десанта на бельгийское побережье, если нейтралитет этой страны будет нарушен немцами, или захват посредством десантной операции Шлезвиг-Гольштейна. После встречи с французским военно-морским атташе капитаном I ранга Мерьером де Лостен-дом адмирал полностью отмежевался от переговоров, которые вели английские и французские военные. Он также запретил участвовать в них своему подчиненному - начальнику отдела военно-морской разведки контр-адмиралу Чарльзу Оттли.

Битти прекрасно отдавал себе отчет, что в случае большой европейской войны Англии не удастся остаться в стороне от конфликта, ограничившись традиционной поддержкой своих союзников кораблями и деньгами. Но высшее флотское руководство придерживалось иного мнения, и не в его силах было переубедить Фишера и младших морских лордов. При этом ему удалось сохранить прекрасные отношения с армейским руководством. Битти имел опыт личного участия в сухопутных операциях в Африке и в Китае. Он прекрасно разбирался в проблемах армии и мог поставить себя на место генерала или армейского офицера, не принимая для себя слишком поспешных решений.

Наконец в декабре 1908 г. Битти мог вздохнуть с облегчением, получив новое назначение, избавившее его от шаткой, чреватой нежелательными последствиями для карьеры миссии посредника между Сцил-лой Адмиралтейства и Харибдой военного министерства. Он принял командование эскадренным броненосцем "Куин" в составе Атлантического флота. "Куин", вступивший в строй в 1904 г., была седьмым кораблем в многочисленной серии броненосцев типа "Формидебл". Эти Эскадренные броненосцы, имевшие водоизмещение 15 000 т, вооруженные четырьмя 305- мм и двенадцатью 152- мм скорострельными пушками, могли считаться сильнейшими линейными кораблями своего времени. Однако к тому моменту, когда Битти поднялся на мостик своего броненосца, его, в сущности, новый корабль, прослуживший всего 4 года, уже безнадежно устарел в связи с появлением знаменитого "Дредноута".

Недавно сформированный Атлантический флот был продуктом целенаправленной политики концентрации главных сил военного флота против Германии, неуклонно проводимой Фишером. Прежняя система распределения кораблей английского флота восходила своими корнями еще к эпохе парусников, когда длительность плавания и отсутствие современных средств коммуникации требовали самого широкого рассредоточения боевых единиц для защиты протяженных торговых путей Британской империи. К моменту прихода Фишера в Адмиралтейство военно-морские силы Великобритании подразделялись на девять флотов или эскадр. Между тем новые условия требовали создания более концентрированных и мобильных соединений. Условия эти были созданы не только техническим развитием и совершенствованием военных кораблей и морских вооружений, но и изменениями в международной обстановке. Заключение тесного военного и политического союза

с Японией в 1902 г. сделало излишним содержание мощной эскадры линейных кораблей в дальневосточных водах. Оформление англо- французской Антанты в 1904 г. дало возможность Великобритании сократить число военных кораблей в Средиземном море.

Отдельные флоты на Тихом океане, в Южной Атлантике и Североамериканских водах были ликвидированы. За последние два военно-морских театра отныне отвечал Западный флот, базировавшийся на мыс Доброй Надежды. Восточный флот с главной базой в Сингапуре контролировал огромные пространства к "востоку от Суэца". В его состав входили Австралийская, Китайская и Ост-Индская эскадры. Предполагалось, что каждая из них в мирное время будет иметь самостоятельное командование. Раз в год все они собирались в Сингапуре для участия в совместных больших маневрах.

После инцидента у Доггер-банки Фишер внес существенные изменения в свой проект перераспределения сил британского флота. С этого момента Адмиралтейство начало "медленно, но верно" концентрировать свои лучшие корабли в водах метрополии. Количество эскадренных броненосцев на Средиземном море сократилось с 12 до 8. К лету 1905 г. все 5 современных линейных кораблей, составлявших главную ударную силу английской эскадры в водах Китая, были возвращены в Англию и из них сформировано отдельное соединение. Отечественный флот переименовали во Флот Ла-Манша. Число эскадренных броненосцев в его составе увеличилось с 8 до 17. Затем был сформирован отдельный Атлантический флот, базирующийся на Гибралтар, в составе которого и оказался броненосец Битти. Его ядро составили 8 самых быстроходных эскадренных броненосцев. В зависимости от конкретной ситуации он должен был служить стратегическим резервом как для Средиземноморского флота, так и для Флота Ла-Манша. Каждому из трех флотов в европейских водах была придана отдельная эскадра броненосных крейсеров.

От содержания эскадренных броненосцев в водах Северной Америки и Вест-Индии решили отказаться, теперь служба в этом регионе была возложена на 4-ю эскадру крейсеров, базирующуюся на Девенпорт. В мирное время 4-я эскадра выполняла роль соединения учебных кораблей и "показывала флаг" у берегов британских владений на Американском континенте. В случае войны она должна была присоединиться либо к Средиземноморскому флоту, либо к Флоту Ла-Манша.

Таким образом, суть новой политики передислокации сил военного флота сводилась к тому, что 3/4 от общего числа

эскадренных броненосцев Великобритании были сосредоточены именно против Германии. Количество эскадренных броненосцев и броненосных крейсеров, базировавшихся на порты Англии в "эру Фишера", изменялось следующим образом: 1902 г. - 19, 1903 г. - 20, 1907 г. - 64. "Эпоха блестящей изоляции" самой сильной морской державы подходила к концу, Англия начала поворачиваться лицом к Европе.

Служба на Атлантическом флоте проходила в сплошных маневрах и учениях. В то время им командовал вице-адмирал принц Луи Баттенберг - немецкий аристократ на английской службе. Флегматичный и по-немецки основательный в своих поступках и решениях, Луи Баттенберг имел на флоте довольно высокую репутацию. Так же, как в случае с Уилсоном и Бересфордом, Битти очень скоро был на самом хорошем счету у командующего, и между ними установились прекрасные отношения. Баттенберг даже счел уместным направить письмо леди Битти, в котором, в частности, говорилось: "Вам, наверное, доставит удовольствие узнать, что ваш супруг осуществляет командование "Куин" лучше всех на эскадре".

Однако Битти был не столь высокого мнения о своем флагмане. Особенно его возмущало отсутствие оригинальности и широты мышления при проведении тактических учений. Пренебрежительное отношение к военно-морской стратегии и тактике было очень характерной чертой положения дел на британском флоте начала XX в. Появление "Дредноута" и подводной лодки, новых видов морского оружия способствовало чрезмерному увлечению чисто техническими проблемами, развитием материальной части. Баттенберг так же, как Уилсон и Фишер, работал в узкой технической сфере, и его взгляды были типичными для артиллерийско-торпедной школы.

Между тем к 1910 г. техническая революция в области морских вооружений близилась к концу. Теперь флоту нужно было время, чтобы осмыслить новую ситуацию, научиться пользоваться новым грозным оружием, которое он получил. Во главе угла теперь стоял вопрос о разработке новой морской стратегии и тактики, а главное - необходимо было создание генерального морского штаба, который занялся бы разработкой научного плана современной морской войны. К 1910 г. на флоте начала складываться группа офицеров, так называемые "младотурки", которые выступили за реорганизацию военно-морского ведомства, пересмотр системы подготовки морских офицеров, разработку научной концепции современной морской войны.

Один из интеллектуальных лидеров нового поколения

офицеров флота Герберт Ричмонд дал представлениям Фишера в этой области убийственную характеристику: "Он высказался о войне лишь в общем, утверждая, что она должна быть жестокой, что врага надо бить сильно и часто, и много других афоризмов. Все это не так уж трудно было сформулировать. Но логическая и научная система войны была совершенно другим делом". Битти, бывший ровесником Ричмонда, целиком разделял взгляды "младотурок" и имел весьма критический настрой по отношению к старшему поколению. 16 апреля 1909 г. он писал жене: "Два дня прошли очень продуктивно, продемонстрировав главным образом полное незнание нашими адмиралами способов и методов управления большими флотами. ...У нас прекрасный флот и непревзойденная материальная часть. Да поможет немцам господь, если они посмеют выступить сейчас. Но у нас 8 адмиралов, и среди них нет ни одного, разве что принц Луи (который ленив и имеет массу других недостатков), кто производил бы впечатление человека готового к выполнению столь трудной задачи...".

Не лучшим образом прошли и совместные большие маневры Атлантического флота и Флота Ла-Манша (в июле того же года) под общим командованием Уильяма Мэя. Особенно удручающее впечатление на Битти произвела тренировка по отражению ночной торпедной атаки миноносцев условного противника. В ночь на 3 июля армады боевых кораблей двинулись сквозь кромешную тьму и плотную завесу дождя без ходовых огней, соблюдая полную маскировку. "И где же сэр У. Мэй и его 24 линейных корабля и 22 броненосных крейсера, я уже не говорю о 8 легких крейсерах, 8 минных крейсерах и 100 миноносцах, - писал Битти, боюсь, он их все растерял...". Правда, в отличие от бескомпромиссного Ричмонда, Битти свою критику высказывал только в письмах к жене. Впрочем, адмиралы не спрашивали мнения капитана I ранга.

Безупречная служба Битти на Атлантическом флоте продлилась чуть более года. В самом конце декабря 1909 г. он возвратился в Англию, а 1 января 1910г. специальным приказом Дэвид Битти был произведен в контр-адмиралы. Ему еще не исполнилось 39 лет. Пример получения звания контр- адмирала в таком возрасте имел место только в 1797 г. Того моряка звали Горацио Нельсон. Столь быстрое продвижение вызвало неодобрительные пересуды среди плавсостава. Русский военно-морской атташе в Лондоне Л. Б. Кребер докладывал в Санкт-Петербург: "В настоящий момент один из старших капитанов I ранга произведен был вне правил. Событие это продолжает волновать общество, ибо это производство состоялось, конечно,

только после того, как было испрошено разрешение и короля, и Адмиралтейства на несоблюдение правил. Мотивировкою служило то, что этот офицер был мол ранен весьма серьезно во время боксерского восстания и потому не в состоянии оказался выполнить потребное количество морских кампаний в последнем чине. Между тем этот адмирал дважды был награжден следующим чином за мужество, проявленное в двух кампаниях, и этим приобрел старшинство. ...Ему сейчас только 38 лет".

Вскоре после перехода в адмиральский статус в жизни Битти произошло еще одно важное событие. 2 апреля 1910г. родился второй сын, которого нарекли Питером Рандольфом Луи. Третье имя было дано в честь принца Луи Баттенберга, который выступил крестным отцом мальчика. Весной 1911 г. семья Битти временно перебралась в Портсмут, где он в течение нескольких месяцев посещал курсы по стратегии и тактике для старших офицеров. По признанию самого Битти, эти курсы "в некотором отношении были интересны, но в основном их можно считать пустой тратой времени". Надо сказать, что критика Битти была справедливой: портсмутские высшие офицерские курсы в 1911 г. представляли собой лишь жалкий эрзац того обучения штабной работе, которое требовали ввести Бересфорд и некоторые дальновидные флотские чины для старших офицеров. Потребовались еще 7 лет и горький опыт первой мировой войны, прежде чем в британском Адмиралтействе в корне пересмотрели традиционное пренебрежительное отношение к теории морской войны.

Незадолго до переезда в Портсмут Этель Битти решила, что адмиральской жене приличествует обзавестись собственной яхтой и добавить таким образом к многочисленным неподвижным домам жилище мобильное. Битти взялся самолично подыскать подходящее судно. В Портсмуте ему очень понравилась изящная яхта "Гленкэрн" - весьма основательный корабль в 1 570 т водоизмещением, построенный в Лейте в 1908 г. Как выяснилось, "Гленкэрн" принадлежала лорду Тредегару, собственнику обширнейших поместий в Южном Уэльсе. Здесь новоиспеченный контр-адмирал сделал весьма неумный поступок, послав его сиятельству телеграмму, в которой предлагал продать ему яхту либо, если она не продается, порекомендовать ему подходящее судно. Ответ пришел незамедлительно. "Гленкэрн" не продается, - телеграфировал Тредегар, - а я не агент по продаже судов".

Битти ничего не оставалось как возобновить поиски. На сей раз он прибег к помощи некоего капитана Гринта. О последнем в личном архиве адмирала нет практически никакой информации, за исключением того, что он был "большим другом семьи". Вскоре

Гринт нашел паровую яхту "Шила", водоизмещением 680 т, 1902 г. постройки. Судно было куплено незамедлительно, по какой цене - неизвестно. Этель очень полюбила свою яхту и часто совершала на ней длительные морские путешествия. Она совершенно не страдала от морской болезни, и в море ее терзаемая ревностью и сомнениями душа находила успокоение.

Однако не следует думать, что пребывание Битти на берегу в 1910-1911 гг. было ознаменовано одними только приятными событиями. Два обстоятельства длительное время отравляли ему существование. Производство Битти в контр-адмиралы подтолкнуло Этель к решительным шагам по преодолению последних препятствий, перекрывающих ей возможность быть представленной при дворе. За помощью она обратилась к Брайану Годфри-Фоссету - их старому знакомому, который состоял адъютантом Принца Уэльсского, впоследствии Георга V. По свидетельству Юджини Годфри-Фоссет, Этель устроила ее супругу ужасающую сцену, предварительно пригласив их в гости. Она заливалась слезами и кричала, что не заслужила к себе такого отношения, что она заставит Дэвида уволиться со службы в знак протеста и т. д. Годфри-Фоссет стоял перед ней в позе Наполеона, скрестив руки на груди и играя желваками. Несколько дней спустя она послала ему пространное послание, изобилующее грамматическими ошибками, в котором "прасила" простить ее "за очень глупую и неуместную слабость, проявленную по отношению к нему в воскресенье".

Годфри-Фоссет обратился с этой проблемой к главному придворному церемонимейстеру. Но последний конфиденциально сообщил, что эта дама "жила с капитаном Б." еще до развода и что поэтому их чувства были "не такими уж безупречно чистыми". Церемонимейстер тут же заверил Годфри-Фоссета, что сам он "'этому не верит", но, как должен понять уважаемый адъютант, данное обстоятельство делает позиции леди Битти весьма уязвимыми.

Наконец в дело вмешался контр-адмирал Битти. Он написал Годфри-Фоссету пространное послание, в котором заявил, что при посещении старших офицерских курсов у него было "время все обдумать", и он пришел к выводу, что ему следует оставить военную службу. Причина простая - его "маленькой леди" не дают возможность продемонстрировать при дворе "патриотизм и верноподданнические чувства". Эта угроза возымела действие. Правда, на коронацию Георга V леди Битти приглашение не получила, но вскоре ей была предоставлена возможность "отдать поклон" королевской чете. Таким образом, необходимость выхода Битти в отставку отпала сама собой.

В 1910-1911 гг. возникло и другое обстоятельство и гораздо более серьезное, по причине которого Битти действительно едва не распрощался с морской службой. Проведя почти 15 месяцев на берегу и завершив обучение на курсах старших офицеров, в начале июля 1911 г. Битти написал письмо секретарю морского министра по делам флота капитану I ранга Эрнесту Трубриджу (тому самому, который в августе 1914 г. упустит "Гебена" и "Бреслау"), в котором намекнул, что желал бы получить назначение командующим 1-м или 2-м дивизионом линейных кораблей Флота метрополии либо пост начальника отдела мобилизации в Адмиралтействе. Трубридж ответил, что морской министр Реджинальд Маккенна не видит возможности предложить контр-адмиралу Битти ни один из перечисленных постов. И это естественно, поскольку на них имеются другие претенденты, а в списке контр-адмиралов по выслуге лет Битти занимает самую нижнюю строчку. У Адмиралтейства для Битти имеется единственная вакансия - пост командующего 3-й эскадрой в составе Атлантического флота.

Однако пост второго флагмана Атлантического флота Битти совершенно не устраивал, и он с негодованием отказывается от этого назначения. В письме министру он мотивирует свой отказ тем, "...что контр-адмиралу с эскадрой, номинально состоящей из 6 кораблей, зачастую сокращаемой до 5 и даже 4 единиц, абсолютно ничего не остается как только занять себя изучением военно-морской истории". В военно-морском ведомстве такие капризы, мягко говоря, не приветствовались. Буквально на следующий день он получил короткое и сухое послание от Трубриджа, в котором последний расставил все точки над "I": "...Адмиралтейство считает, что офицеры должны служить там, где определяет Адмиралтейство, а не там, где им хочется". Согласно традиции, альтернативные назначения в таких случаях не предлагались, и Битти почти наверняка угрожало увольнение со службы. У. С. Чалмерс считает, что отказ Битти от поста второго флагмана Атлантического флота был "смелым решением" и свидетельством того, что он "постоянно был готов играть с судьбой". В связи с этим резонно будет заметить, что без той обеспеченной жизни, которую он имел, Битти едва ли стал проявлять привередливость и отказываться от предлагаемых назначений.

Но и на этот раз на помощь Битти пришел его величество случай. В октябре 1911 г. Маккенну на посту морского министра сменил 36-летний Уинстон Черчилль. Его бурная деятельность на новом поприще ознаменовалась многочисленными кадровыми перестановками. Ответственную должность секретаря морского

министра по делам флота, только что освобожденную Трубриджем, Черчилль предложил Дэвиду Битти. Впоследствии морской министр так описал это событие: "Через несколько недель после моего прихода в Адмиралтейство мне сообщили, что среди нескольких офицеров флагманского ранга, желающих видеть меня, находится контр-адмирал Битти. Я никогда не встречался с ним до этого, но у меня уже сложилось о нем следующее представление. Во-первых, он был самым молодым флагманом на флоте. Во-вторых, он командовал белой канонеркой на Ниле, которая подошла на самое близкое расстояние, чтобы оказать поддержку 21-му уланскому полку, когда мы прорывались к Омдурману. В-третьих, ему довелось повидать много сражений на суше, и, следовательно, он имел не только военно-морскую подготовку, но и опыт сухопутного офицера. В-четвертых, он вышел из семьи потомственных кавалеристов; его отец когда-то служил в том же полку, что и я, 4-м гусарском, и о нем очень много рассказывали, когда я только начал служить. ...В-пятых, было много разговоров в военно-морских кругах о том, что он слишком быстро продвигался по службе".

Предлагая новое назначение Битти, Черчилль поступил вопреки настоятельным советам своих морских лордов. Битти уже начал раздражать высшее военно-морское командование, которое успело предупредить морского министра, что контр-адмирал имел дерзость отказаться от предложенного ранее назначения и "имел слишком много интересов на берегу", из-за которых он, по-видимому, вообще собирается распрощаться с морской службой. Однако с первых же минут знакомства Черчилль отбросил все сомнения. Говорят, при первой встрече он сказал Битти: "Вы выглядите слишком молодо для адмирала". На что моряк, бывший на три года старше своего нового шефа, не замедлил ответить: "А вы выглядите слишком молодо для морского министра". Битти, как и Черчилль, имел талант оказываться в нужное время в нужном месте. Словом, между ними было что-то общее, и они сразу прониклись взаимной симпатией.

Впоследствии Черчиллю ни разу не пришлось пожалеть о своем поступке, и 12 лет спустя он написал в своем "Мировом Кризисе", что "...решение, которое я имел честь принять в его отношении, оказалось в высшей степени на пользу для Королевского Флота и британского оружия в целом". Как бы то ни было, в годы первой мировой войны Дэвид Битти оказался лучшим боевым адмиралом британского флота.

Черчилль, по приходе в Адмиралтейство, взялся за дела чрезвычайно рьяно. Несомненно, он был более талантлив и по

интеллекту далеко превосходил своего предшественника Маккенну, но ему недоставало основательности последнего. Молодой честолюбивей был слишком энергичен, непоседлив и непредсказуем в своих действиях. За первые полтора года в должности главы военно-морского ведомства Черчилль более 6 месяцев провел в море с целью ознакомления со службой на флоте. Он лично посетил практически все военные доки и верфи Англии и почти все более или менее значительные военные корабли, базировавшиеся на порты метрополии и Средиземного моря.

Весьма показателен, на наш взгляд, следующий эпизод. В 1912 г. премьер-министр Герберт Асквит и Черчилль прибыли на один из кораблей Флота метрополии с тем, чтобы присутствовать на артиллерийских учениях. У. Э. Мартин, впоследствии контр-адмирал, также находившийся там, вспоминал, что Черчилль так и не удержался среди официальных лиц, с большим достоинством стоявших на мостике корабля. Вскоре морской министр вместе с орудийными расчетами "метался у пушек, стрелял, заряжал, прицеливался". Асквит не преминул заметить по этому поводу: "Мой молодой друг так испачкался, как будто собирался сыграть роль Отелло!"

Сохранилась замечательная фотография, запечатлевшая один из эпизодов посещения Черчиллем учебного корабля "Меркурий". Морской министр медленно проходит вдоль шеренги юных кадетов, пристально вглядываясь в лица стоящих навытяжку босоногих мальчишек в матросской форме. Глава военно-морского ведомства весь подался вперед, его цилиндр сбился на затылок, на губах скептическая полуулыбка. Это не старый морской волк, привычным взглядом окидывающий свои владения, но абсолютно посторонний человек, впервые столкнувшийся с неким экзотическим миром, в котором ему все ново и интересно.

В принципе, в Англии от морского министра, как человека сугубо гражданского, никогда не требовалось каких-то глубоких знаний о военном флоте. Он осуществлял лишь общее руководство, отстаивая интересы военно-морского ведомства в парламенте и правительстве. Но Черчилль, в отличие от своих предшественников, не собирался особенно полагаться на своих профессиональных советников - морских лордов. Новый морской министр с самого начала взял за правило самому вникать во все тонкости морской службы. Во время больших маневров 1912г. Черчилль все время вмешивался в распоряжения командующего флотом, передавая свои приказы из Уайт-Холла по беспроволочному телеграфу. После окончания маневров морской министр вызвал к себе всех флагманов и долго им объяснял, как

должны осуществляться маневры крупными соединениями кораблей. Положение усугублялось тем, что первые морские лорды, с которыми Черчиллю довелось работать после Артура Уилсона, - Фрэнсис Бриджмен и Луи Баттенберг оказались людьми слабохарактерными и позволяли морскому министру помыкать собой.

Черчилля на флоте сразу невзлюбили. Адмиралам не нравилось выслушивать от бывшего гусарского лейтенанта "постоянные поучения о том, как лучше командовать военно-морским флотом". Вскоре у морского министра сложились напряженные отношения почти со всеми флагманами. Между флотами и Адмиралтейством воцарилась атмосфера отчужденности и недоверия. Не следует забывать, что на флоте и раньше относились к Черчиллю с подозрением, памятуя о его выступлениях против увеличения военно-морского бюджета в 1908-1909 гг. Любопытно заметить, что за два года до описываемых событий слух о возможном назначении Черчилля на пост морского министра привел в ужас и Дэвида Битти. В его письме от 6 декабря 1909 г. есть такие строчки: "Я прочел в газетах, что, если радикалы придут к власти после выборов, Черчилль станет морским министром. Это будет самый страшный удар, какой только они смогут нанести британскому флоту".

Однако в 1912-1913 гг. Битти оказался одним из немногих военных моряков, занимавших более или менее высокие посты, на кого Черчилль мог полностью положиться. Черчилль имел все основания быть довольным своим секретарем по делам флота. Морскому министру импонировало, что контр-адмирал, несмотря на молодость, имел солидный боевой опыт. В дальнейшем Битти произвел на него самое благоприятное впечатление своими познаниями в области морской стратегии и тактики, умением выделить в проблеме главное и не злоупотреблять профессиональным жаргоном. "Таким образом, - писал Черчилль, - работая бок о бок в сообщающихся кабинетах, в течение последующих 15 месяцев мы регулярно обсуждали проблемы морской войны с Германией. Для меня постепенно становилось ясно, что он рассматривает вопросы военно-морской стратегии и тактики несколько в другом свете, нежели обычный морской офицер: он подходил к их решению, как мне казалось, в значительной степени с позиций солдата. Его опыт войны на суше давал возможность по-иному взглянуть на те факты, знание которых он получил в качестве моряка. Он не был обычным инструменталистом. Он не рассматривал материальную часть как конечную цель, но только как средство".

Для того чтобы читатель мог в полной мере оценить значение

высказываний Черчилля, необходимо сделать небольшое отступление и хотя бы в нескольких словах охарактеризовать состояние стратегического планирования на британском флоте в "эру Фишера". Когда к концу 1906 г. в основном завершилась передислокация главных сил флота и сосредоточение их против Германии, возникла необходимость в пересмотре существующих военных планов. Поскольку генеральный морской штаб в то время отсутствовал, Фишер поручил разработку плана войны с Германией начальнику отдела военно-морской разведки контр-адмиралу Чарльзу Оттли и капитанам I ранга Э. Слейду и Дж. Бэлларду. Им также помогал Морис Хэнки. Комитет, назначенный Фишером, работал с 1906 по 1908 гг., и подготовленный им стратегический план определял политику Адмиралтейства вплоть до 1911 г. Впоследствии он был опубликован в двухтомном сборнике документов "Архив адмирала сэра Джона Фишера", составленном военно-морским историком П. К. Кемпом.

Суть стратегического плана состояла в том, чтобы поставить Германию на колени посредством длительной морской блокады, лишив противника продовольствия и сырья для его промышленности. Одновременно флот должен был обеспечить защиту и бесперебойное функционирование британских морских коммуникаций. В плане особо оговаривалось, что "по причинам, известным каждому морскому офицеру, ясно, что в будущей войне дальняя блокада займет место ближней блокады в качестве основы военно-морской стратегии". Комиссия Бэлларда работала над этими планами довольно долго, и они неоднократно подвергались изменениям. Так, в 1907 и 1908 гг. в стратегический план дважды вносились коррективы с поправками на взаимодействие с французским военным флотом.

В целом, военные планы Адмиралтейства "эры Фишера" можно охарактеризовать как полный отказ от "континентальной стратегии". Руководители британского военно-морского ведомства явно исходили из предположения, что Германию можно будет победить посредством одних только морских операций и главным образом непроницаемой морской блокадой. Однако при внимательном чтении текста планов комиссии Бэлларда создается впечатление, будто авторы стратегической разработки сами не очень-то верили в действенность морской блокады против Германии. Во вводной части говорилось: "Первое, что определяет суть военного плана, это характер предстоящей войны: мы должны решить, будет ли это ограниченная или неограниченная война, то есть будет ли главной целью защита какой-либо части территории или другие специальные и ограниченные задачи, или главной целью будет уничтожение всей

боевой мощи противника и приведение его к капитуляции". Из дальнейшего следовало, что британское Адмиралтейство планировало "специальные и ограниченные задачи", главной целью которых было заставить кайзеровский рейх отказаться от активной морской политики. "Нашей целью будет ни в коем случае не покорение Германии, но стремление заставить ее привести свою политику в соответствие с нашими интересами".

Разработки комиссии Бэлларда, строго говоря, нельзя рассматривать как стратегический план ведения флотом боевых действий на море. Для этого они были слишком неконкретны и расплывчаты. Скорее их можно считать некими общими рекомендациями. В принципе, план Бэлларда так никогда и не был принят в качестве официального руководства к действиям.

Так называемый "стратегический план" с самого начала был подвергнут многими специалистами суровой, но справедливой критике. Авторитетный военно-морской теоретик Джулиан Корбетт очень негативно отозвался о плане Бэлларда, отметив, правда, что в нем в целом правильно изложены принципы использования различных классов боевых кораблей, в том числе получила отражение теория промежуточного класса военных судов - линейных крейсеров. Пожалуй, самую убийственную характеристику стратегических разработок Фишера дал Герберт Ричмонд: "Планы Адмиралтейства, в моем понимании, являются самой неконкретной и непрофессиональной поделкой, какую я когда-либо видел. Я не могу понять, как они обсуждались и какие идеи положены в их основу. Самая характерная черта - ослабление сил из-за рассредоточения их по всей линии. Главная идея отсутствует вообще, за исключением той, что вражеский флот надо принудить к сражению, что и является главной целью. ...Фишер, непревзойденный в своем презрении к истории и недоверии к людям, не ищет и не принимает советов".

По мнению Фишера, стратегический план и не нуждался в особой конкретизации. Все дополнения и конкретные детали станут ясны только по ходу дела, когда война уже начнется. В таком виде стратегическое планирование просуществовало вплоть до того момента, пока "гром не разразился". Расплачиваться за все просчеты пришлось уже после отставки Фишера продолжателям его дела и единомышленникам Реджинальду Маккенне и Артуру Уилсону.

В феврале 1911 г. разразился Агадирский кризис. Ллойд Джордж произнес свою знаменитую речь в Мэншн-Хаузе, которая, по существу, хотя и не являлась обязательством поддерживать Францию против Германии, но содержала предостережение, что Англию нельзя обойти ни при каком новом разделе Марокко. Речь

Ллойда Джорджа была прочитана не только государственными деятелями, но и французской и немецкой общественностью. И в обеих странах она сделала компромисс недостижимым. Кидерлену пришлось повысить свои требования и всерьез заговорить о войне; Кайо был вынужден отказаться от мысли о подготавливаемом им соглашении.

Однако первый морской лорд сэр Артур Уилсон был совершенно убежден, что война не начнется, и на выходные дни отбыл на охоту. Когда напряженность между союзниками и Германией достигла апогея и Уилсона хватились, на месте его не оказалось. Более того, никто в Адмиралтействе не мог сказать ничего вразумительного относительно плана действий флота на случай войны. Стратегический план находился там, где, как полагал Фишер, он и должен был быть - в голове у Уилсона.

Уилсон был принципиальным противником всяких планов, в особенности он стремился вести независимую линию от военного министерства, и ему это удавалось даже в большей степени, чем Фишеру. Но больше всего адмирал не желал участия флота в перевозке войск на континент и потому был противником широкого участия Англии в сухопутных операциях. Да и сам Фишер еще задолго до Агадирского кризиса неоднократно предупреждал Маккенну, чтобы тот ни в коем случае на такой план не соглашался.

Позиция двух адмиралов определила поведение Маккенны на заседании Комитета имперской обороны во время Агадирского кризиса. Морской министр без обиняков заявил, что флот не сможет участвовать в переброске экспедиционного корпуса на континент, поскольку все транспорты будут мобилизованы в качестве вспомогательных военных судов. Маккенна даже возражал против отправки во Францию регулярной армии, состоящей всего из 6 дивизий! Особенно неблагоприятное впечатление на остальных членов Комитета имперской обороны произвел Артур Уилсон. Он полагал, что достаточно будет ограничиться захватом островов у германского побережья и тесной блокадой германских портов. Регулярные дивизии, по его мнению, должны быть задействованы в захвате Гельголанда. Это предложение было расценено как безумное и с негодованием отвергнуто.

После описанного заседания Холден потребовал незамедлительных перемен в Адмиралтействе. К нему присоединился и Черчилль, требовавший неотложных мер по созданию генерального морского штаба. Асквит не счел возможным сразу же удалить из Адмиралтейства Уилсона, но Маккенна вынужден был подать в отставку. 25 октября 1911 г. его

место занял Черчилль, который некоторое время спустя избавился и от Уилсона.

Поскольку генерального морского штаба пока не сушествовало, Битти с первых дней службы в Адмиралтействе пришлось выполнять функции личного штабного офицера при морском министре - нечто вроде морского штаба в составе одного человека.

Сохранилось некоторое количество меморандумов и стратегических разработок, выполненных Битти по просьбе Черчилля. В них рассматриваются такие проблемы, как строительство военных баз флота (он отдавал предпочтение Скапа-Флоу на Оркнейских островах, а также Кромарти и Розайту на восточном побережье Шотландии), угроза надводным кораблям со стороны мин и подводных лодок (в оценке которой Битти оставил далеко позади всех своих сослуживцев), необходимость сформирования мощных соединений легких кораблей, базирующихся на Гарвич и Ярмут, возможности стратегического блокирования германского военного флота, функции английских линейных крейсеров, взаимодействие с французским военным флотом и множество других проблем стратегии и тактики.

И хотя эти докладные записки и штабные разработки не блещут красотой стиля, они вполне отчетливо демонстрируют широту и оригинальность мышления их составителя и ошибочность тех авторов, которые впоследствии утверждали, что адмирал Дэвид Битти был попросту отчаянный сорви-голова, не очень жаловавший военную науку. Многие из тех идей, которые он высказывал в 1912-1913 гг. на посту секретаря морского министра по делам флота, два три года спустя были приняты как руководство к действию.

1 января 1912 г. Черчилль громогласно объявил о создании генерального морского штаба. Однако от декларации до реальной отдачи от работы данного учреждения было еще далеко. Причиной тому послужил целый ряд препятствий объективного и субъективного характера. Первоначально первый морской лорд не был поставлен во главе генерального морского штаба. При этом начальник штаба не был наделен исполнительными полномочиями. Эти просчеты были легко исправимы. Что гораздо хуже, британский флот накануне первой мировой войны испытывал острейший дефицит офицеров с хорошей штабной подготовкой. В результате флот вступил в войну, возглавляемый практически недееспособным штабом.

Новая должность и необходимость повсюду сопровождать морского министра предоставляли Битти большие возможности

завязать знакомства в высших политических сферах, хотя подчас светские обязанности тяготили деятельную натуру контр-адмирала. Для посещения военно-морских баз, кораблей и эскадр как в водах метрополии, так и в Средиземном море Черчилль активно использовал роскошную яхту Адмиралтейства "Эншантресс", водоизмещением 4 000 т. Битти эти путешествия нравились в гораздо меньшей степени, чем его шефу, поскольку последний имел привычку брать с собой в плавание целую компанию политических фигур разных калибров, на которых хотел произвести впечатление. Яркий пример такого вояжа - круиз по Средиземному морю во второй половине мая 1912 г. Помимо морского министра, в путешествии приняли участие много высокопоставленных лиц: премьер-министр Герберт Асквит со своей дочерью Вайолет, супруга Черчилля, первый морской лорд принц Луи Баттенберг, Эдди Марш и Джеймс Масернон-Смит.

В письме к жене от 37 мая 1912 г. Битти дал волю своим чувствам: "Вся компания на борту нагоняет на меня тоску зеленую. Уин-стон все время долдонит только о море и военном флоте и о тех великих деяниях, которые он собирается совершить. Миссис Черчилль - круглая дура, я еще никогда не встречал такой откровенной и обезоруживающей глупости. Старый Асквит ведет себя как заурядный турист прежних времен: он не расстается с путеводителем Бедекера и зачитывает из него вслух большие куски ко всеобщему восхищению своих слушателей. На берегу мне подчас бывает просто неловко представлять его как премьер-министра Великобритании".

Летом 1912 г. в Северном море проводились важные флотские учения, главной задачей которых было выяснить возможность высадки германским флотом сил вторжения на восточном побережье Англии, а также пути пресечения такой попытки. На время учений Черчилль поручил Битти командовать эскадрой из шести старых броненосных крейсеров. Битти поднял свой флаг на "Абукире", выбрав флаг-капитаном Эрнела Чэтфилда. С того момента судьба связала этих двух военных моряков на всю оставшуюся жизнь. Ниже о Чэтфилде будет сказано гораздо подробнее. До учений 1912 г. им встречаться не доводилось. Однако, прослужив всего 6 недель под началом Битти, Чэт-филд впоследствии вспоминал, что этот опыт для него был "в высшей степени поучительным и вдохновляющим" и что уже тогда он осознал, что имеет дело с "человеком исключительного характера". Все шесть броненосных крейсеров Битти провели по несколько лет в резерве, оставаясь у причальных стенок с неполным комплектом экипажа. Чтобы

превратить эту эскадру, на 3/4 укомплектованную резервистами, в боеспособное соединение, требовалось много сил и времени. Тем не менее Битти это вполне удалось, и по истечении шести недель его соединение было готово выполнять любые поставленные перед ним задачи. Для Черчилля это послужило дополнительным подтверждением выдающихся способностей его секретаря по делам флота. Поэтому, когда весной 1913г. освободился пост командующего эскадрой линейных крейсеров в водах метрополии, Черчилль знал, кому его передать. Сдавая обязанности секретаря морского министра контр-адмиралу Дадли де Шеру, Битти сказал ему: "Первый месяц вам будет очень тяжело с Уинстоном, но потом привыкнете".

Глава 2.

Флот, который построил Джек

(1913-1914 гг)

Гаральд варяга в Британии ждет
Саксонец-Гаральд, его тезка;
Червонного меда он вам поднесет,
И спать он уложит вас жестко!
А. Толстой

Когда 1 марта 1913г. Битти поднял флаг на "Лайоне", флагманском корабле эскадры линейных крейсеров, он прекрасно отдавал себе отчет, что в случае большой европейской войны его соединению предстоит сыграть совершенно особую роль. И здесь представляется уместным хотя бы кратко сказать о том оружии, при помощи которого в 1914-1918 гг. Англия и Германия решали вопрос о господстве на морях в XX веке.

Хотя существует огромное количество публикаций о роли Фишера в разработке проектов "Дредноута" и "Инвинсибла", в настоящее время появился целый ряд новых данных по этому вопросу. В случае с "Дредноутом" было очень много споров о времени, затраченном на его вооружение и о своевременности его строительства вообще. Как известно, появление "Дредноута" сразу же сделало все существующие линейные корабли устаревшими, независимо от срока их службы. Но с другой стороны, его появление дало Германии шанс, о котором она не могла бы и мечтать при прежнем положении дел: после 1906 г. гонка морских вооружений началась с новой точки отсчета, и она оказалась в равном положении с Англией. Таким образом, данную проблему правомерно рассматривать именно в контексте англо-германского морского соперничества.

Роль лично Фишера в создании линейного корабля, появление которого наряду с подводной лодкой ознаменовало "вторую революцию" в развитии военно- морского искусства, была

сильно преувеличена его современниками и почитателями. Сама идея создания линейного корабля, вооруженного как можно большим количеством тяжелых орудий единого калибра, впервые высказывалась итальянским военным инженером Витторио Куниберти. Его статья "Идеальный линейный корабль для британского флота" была опубликована в 1903 г. в военно-морском ежегоднике, выходившем под редакцией Ф. Т. Джейна. Корабль, спроектированный итальянским конструктором, должен был иметь водоизмещение 17 000 т, бортовую броню 305 мм, скорость хода 21-22 узла и нести двенадцать 305- мм орудий в шести башнях. Главные размерения и тактико-технические данные, намеченные Куниберти, оказались очень близки к тем, которые были воплощены в "Дредноуте". В то время Фишер занимал пост начальника военных верфей в Портсмуте. Он, несомненно, ознакомился с этой статьей, и проект Куниберти оказал на него влияние. События русско-японской войны полностью подтвердили правильность идеи итальянца. Теперь ее нужно было воплотить в жизнь.

По распоряжению первого морского лорда был создан особый комитет для разработки технических деталей нового линкора. Комитет работал в обстановке строжайшей секретности. В его состав входили "семь самых светлых голов на флоте": пять военных - капитаны I ранга Генри Джексон, Джон Джеллико, Реджинальд Бэкон, Чарльз Мэдден, Уилфрид Гендерсон - и двое гражданских инженеров - главный конструктор портсмутских военных верфей Уильям Кард и лучший конструктор фирмы "Фэйрфилд Шиппинг Компани" Александер Граси.

"Дредноут" был построен в беспрецедентно короткий срок. Его киль заложили 2 октября 1905 г., а 3 октября 1906 г. линейный корабль отправился на ходовые испытания. В декабре 1906 г. "Дредноут" вступил в состав флота. Этот замечательный корабль, являвшийся чудом техники того времени, был вооружен всего за один год и один месяц. Обычно на строительство эскадренного броненосца в те годы требовалось не менее трех лет, поскольку все дело упиралось в изготовление орудийных башен главного калибра, на сооружение которых требовалось гораздо больше времени, чем на строительство корпуса.

В случае с рекордными сроками строительства "Дредноута" "ларчик открывался просто". По распоряжению Джеллико, занимавшего тогда пост начальника артиллерийского обеспечения флота, для "Дредноута" были переданы уже готовые орудийные башни, предназначавшиеся для строившихся броненосцев "Лорд Нельсон" и "Агамемнон". Таким образом, благодаря расторопности капитана I ранга сроки ввода в строй нового линейного корабля сократились в три раза.

Когда стали известны тактико-технические данные "Дредноута," военные моряки всего мира были поражены. Его стандартное водоизмещение равнялось 17 900 т, что на 2-5 тыс. т превышало водоизмещение обычного линейного корабля додредноутного типа. К числу главных новшеств принадлежали прежде всего особенности размещения артиллерии. Обычное вооружение эскадренного броненосца того времени составляли четыре 305- мм орудия в двухорудийных башнях в носу и на корме и 12-16 пушек калибром 152 мм, размещенных на верхней палубе в башнях или казематах. Главное артиллерийское вооружение "Дредноута" составляли десять 305- мм орудий в пяти башнях. Их расположение было, по-видимому, недостаточно хорошо продумано, поскольку в бортовом залпе могли участвовать только 8 орудий из 10. Таким образом, при бортовой стрельбе "Дредноут" был равен двум линейным кораблям предшествующего типа, а при стрельбе с носа и кормы - трем. В качестве вспомогательной артиллерии на "дредноуте" имелось 27

пушек калибром 76 мм. От артиллерии среднего калибра было решено вообще отказаться. Общий вес бортового залпа "Дредноута" в 1,5 раза превышал этот показатель у сильнейших английских эскадренных броненосцев типа "Кинг Эдвард VII".

"Дредноут" оснастили принципиально новой системой централизованного управления артиллерийским огнем. Наблюдательный пост размещался на фок-мачте и имел связь со всеми башнями для корректировки стрельбы. Этот корабль стал первым английским броненосцем, на котором отказались от подводного носового шпирона, предназначенного для таранного удара по вражескому кораблю. Его конструкторы совершенно справедливо решили полагаться только на пушки. Благодаря тому, что осадка "Дредноута" несколько превысила проектную, корабль оказался очень устойчивой артиллерийской платформой, что не могло не сказаться на точности артиллерийской стрельбы.

Другим важнейшим новшеством стали машины линкора. "Дредноут" был первым в мире большим военным кораблем, на котором в качестве главной силовой установки использовали паровую турбину мощностью 23 000 л. с. Это позволяло ему развивать скорость хода 21 узел - на три узла больше броненосцев, оснащенных поршневыми паровыми машинами. Во время первых испытаний на мерной миле он превысил максимальную проектную скорость на 3/4 узла. Впоследствии его неоднократно удавалось разогнать до 22 узлов. Существенное преимущество в скорости позволяло "Дредноуту" занимать выгодную для него артиллерийскую позицию и навязывать свою инициативу в сражении.

Паровая турбина дала также и ряд других важных преимуществ, Любой военный моряк начала века мог бы подтвердить, что машинное отделение эскадренного броненосца, идущего на полном ходу, представляло собой настоящий ад. Нестерпимая жара, оглушительный шум, в трюме - настоящее болото из смеси воды и машинного масла. Машинное отделение "Дредноута" являло собой разительный контраст. Даже во время работы паровой турбины на полных оборотах оно оставалось чистым и сухим. Первый командир "Дредноута" Реджинальд Бэкон даже утверждал, что определить, работают машины "Дредноута" или нет, можно было только поглядев на датчики приборов.

Конечно, "Дредноут" не был свободен от конструктивных недостатков. Наиболее последовательный их разбор сделал американский военно-морской теоретик Франклин Персиваль. Как уже говорилось, на "Дредноуте" не совсем удачно разместили артиллерию главного калибра, в результате чего из 10 орудий в

бортовом залпе участвовало только 8. Пояс бортовой брони оказался слишком узким, и при полной загрузке корабля он практически полностью погружался под воду. Не ясно, почему фок-мачта с центром управления артиллерийским огнем оказалась размещенной позади первой дымовой трубы, а не впереди нее, как это было на всех кораблях. Дым из трубы мешал наблюдателям определить дистанцию артиллерийского огня. Существенным недостатком оказалось отсутствие артиллерии среднего калибра. 76- мм пушки "Дредноута" были слишком слабыми для борьбы с новыми эсминцами. Можно также отметить, что Фишер и его "команда" так спешили с разработкой и постройкой "Дредноута", что даже не позаботились обеспечить сооружение достаточно больших доков, способных принять такой крупный корабль и осуществить его ремонт. Но в целом перечисленные недостатки можно квалифицировать как несущественные, особенно, если учесть, что "Дредноут" был революционным кораблем и первым в своем роде. Все эти недостатки легко устранили на кораблях дредноутного типа последующих серий.

Под командой Р. Х. Бэкона "Дредноут" отправился в длительный поход через Атлантику - в Тринидад и обратно для прохождения всех испытаний. Тринидад был выбран не случайно. Огромная, закрытая со всех сторон бухта позволяла почти в идеальных условиях опробовать его скоростные качества, маневренность и провести артиллерийские стрельбы при полном отсутствии волнения. Длительное плавание, протяженностью почти 70 тыс. миль, корабль выдержал вполне успешно. Конкретные результаты испытаний и тактико-технические данные "Дредноута" тщательно скрывались и долгое время не были опубликованы. После своего трансатлантического похода новый линейный корабль стал флагманом Отечественного флота.

Вскоре англичане приступили к планомерному строительству линейных кораблей дредноутного типа. Первая тройка новых линкоров - "Беллерфон", "Сьюперб" и "Темерер" - вошла в состав флота в 1907 г. На этих кораблях уже была установлена вспомогательная артиллерия - 16 пушек калибром 102 мм. Они имели водоизмещение на 700 т, больше, чем "Дредноут" и меньшую скорость хода. Следующие две тройки линкоров - типа "Сент-Винсент" и типа "Колоссус" - имели такую же артиллерию главного калибра, как и "Дредноут", и, по сути дела, ничем от него не отличались, за исключением несколько большего водоизмещения (19 500 т и 20 000 т соответственно) и более мощной вспомогательной артиллерии.

Качественно новую ступень представляли сбой дредноуты

нового типа "Орион" ("Орион", "Конкверор", "Тандерер" и "Монарк"), явившиеся следствием "морской паники" 1909 г. и вступившие в состав флота в 1911-1912 гг. Вместо традиционных 305-мм пушек, "Орионы" вооружили орудиями калибром 343 мм. Позднейшие исследователи считают, что идея отойти от традиционных двенадцатидюймовок и увеличить калибр главной артиллерии принадлежала Джону Джеллико. Вес снаряда новых пушек был большим и при стрельбе они оказались более точными. Однако отметим, что первенство в предложении новой идеи Фишеру отстаивал Р. Х. Бэкон: "Я должен также заметить, что 13,5-дюймовые орудия внедрил не сэр Джон Джеллико. В то время когда они были одобрены, он находился в море. В качестве начальника отдела артиллерийского обеспечения флота я доложил свои предложения непосредственно Фишеру, который был моим прямым начальником в таких вопросах... Потребовался весь авторитет сэра Джона Фишера, чтобы протолкнуть это дело, поскольку кабинет был категорически против увеличения тоннажа линкоров, но он и министр Маккенна настояли на своем. Таким образом, это полностью заслуга их двоих".

"Орионы" оказались гораздо более удачными кораблями, нежели дредноуты предшествующих типов. При водоизмещении 22 500 т они развивали скорость хода 21 узел. Их артиллерия главного калибра состояла из десяти 343- мм орудий против десяти 305- мм на "Дредноуте". При этом орудийные башни разместили эшелоном в диаметральной плоскости корабля, в результате чего в орудийном залпе были задействованы все десять пушек. В дальнейшем, в 1911-1912 гг. были построены еще две серии дредноутов (или супер-дредноутов, как их стали называть) - типа "Кинг Джордж V" и типа "Айрон Дьюк" - по 4 корабля в каждой. Они представляли собой улучшенные проекты "Ориона".

Появление линейных кораблей дредноутного типа повлекло за собой массу проблем технического и военно- стратегического характера. Дредноуты свели к нулю не только значение прежних эскадренных броненосцев, но и броненосных крейсеров. Необходимость разработки новых крейсеров, которые бы соответствовали линейным кораблям дредноутного типа, была осознана с самого начала. Идеальный эскадренный крейсер будущего должен был выполнять следующие задачи: быстрое сосредоточение и охват флангов противника; навязывание противнику боя и удержание огневого контакта с ним до подхода главных сил; преследование отступающего противника; разведка боем; самостоятельные дальние операции; поддержка легких крейсеров.

В сущности, это должен был быть эскадренный броненосец по вооружению и бронированию и увеличенный в размерах для того, чтобы развивать более высокую скорость. Но в 1904-1905 гг. английским конструкторам, которые проектировали "эскадренный крейсер" под стать дредноуту, еще претила мысль о том, что крейсер может быть крупнее броненосца. Поэтому они избрали второй путь: повышение скорости хода не за счет увеличения водоизмещения, а за счет ослабления бронирования. Немцы, принявшие вызов англичан, пошли по третьему пути: довольствуясь меньшей скоростью, они больше внимания уделили бронированию и живучести.

"Инвинсибл" не в меньшей степени, чем "Дредноут" заслужил право считаться революционным кораблем в военном судостроении. Его появление также заставило другие державы последовать примеру Англии в сооружении кораблей аналогичного класса. Появление "Ин-винсибла" и однотипных ему крейсеров повлекло за собой путаницу, за которую главную ответственность несет Фишер. Лишь несколько позднее по классификации, принятой в 1911 г., эскадренные броненосцы стали именоваться линейными кораблями, а "эскадренные крейсера" - линейными крейсерами. Основой для неразберихи послужили не конструктивные особенности корабля, взятые сами по себе, а цель, для которой "Инвинсибл" создавался. Здесь главную роль сыграло убеждение Фишера, что "броненосный крейсер - это не что иное, как быстроходный линкор". Плюс другое его высказывание: "Нет такой задачи для линейного корабля, которую не мог бы выполнить броненосный крейсер".

Такая точка зрения и легла в основу задачи, сформулированной еще в августе 1904 г. и предусматривавшей строительство броненосного крейсера со скоростью хода 25 узлов и линейного корабля с максимальной скоростью хода 20 узлов (на практике "Инвинсибл" и "Дредноут" показали соответственно максимальную скорость 26,5 и 21 узел). Можно с уверенностью сказать, что в первых английских линейных крейсерах защита была принесена в жертву скорости и огневой мощи и упор делался больше на крейсерские функции, чем на эскадренные. "Спор по поводу бронирования был очень ожесточенным; но в тот день победил аргумент, что орудия должны быть такого же калибра, как у линейного корабля, чтобы крейсера могли быть использованы в эскадренном сражении как дополнительное быстроходное соединение... Скорость и вооружение были определены, а бронирование могло быть позволено лишь настолько, насколько возможно было избежать превышения приемлемого тоннажа".

Первые в истории линейные крейсера "Инвинсибл", "Инфлексибл" и "Индомитебл" сошли на воду в течение 1907 г. Будучи почти равными современному им "Дредноуту" по водоизмещению (17 250 т против 17 900 т), они несли по 8 орудий калибром 305 мм, 16 пушек калибром 102 мм и развивали скорость 26 узлов. Цена этих достоинств выявлялась легко при сравнении броневой защиты: там где у "Дредноута" стояла 279-мм броня, у "Инвинсибла" была только 152-мм.

Следующая серия английских линейных крейсеров - "Индефатигебл", "Австралия" и "Ньо Зеланд" - были просто улучшенными "инвинсиблами". Рост водоизмещения на 1 500 т пошел на усиление противоминной артиллерии и броневого пояса в местах, прикрывающих жизненно важные части корабля. Хотя мощность машин сохранилась прежней, увеличение длины корпуса и улучшение его обводов дали прирост скорости на целый узел. На испытаниях "Индефатигебл" развил рекордную по тем временам скорость - 29,13 узла.

Фишер оставил пост первого морского лорда в 1910 г., но, прежде чем уйти, он сделал следующий важный шаг: по его настоянию после нескольких серий дредноутов, вооруженных 305-мм пушками, был заложен первый супердредноут "Орион", несший десять 343-мм орудий. Для новых линейных кораблей понадобились и новые линейные крейсера. Ими стали "Лайон", "Принсес Ройял" и "Куин Мэри", заложенные в 1909-1911 гг.

Вооруженные восемью 343-мм орудиями, при максимальной проектной скорости 28 узлов, они имели водоизмещение по 26 350 т и оказались на несколько тысяч тонн тяжелее современных им линкоров типа "Орион". Мощность силовой установки "Лайона" достигла 80 000 л. с., что позволило ему во время испытаний на мерной миле показать скорость 31,7 узла! При работе машин на 3/4 от полной мощности линейный крейсер развивал скорость в 24 узла. Однако испытания продемонстрировали и другую особенность его силовой установки. При работе машин на полную мощность расход топлива составлял 950 т угля в сутки. Другими словами, могучие легкие "Лайо-ны" выдыхали почти тонну угля на одну милю пути.

Четвертый корабль серии "Тайгер" в ходе строительства был подвергнут множеству переделок. В результате его водоизмещение возросло до 28 500 т, и на некоторое время он стал крупнейшим военным кораблем в мире, мощность силовой установки которого превысила 100 000 л. с. Но, хотя толщина броневого пояса у новых линейных крейсеров увеличилась со 152 мм до 229 мм, эти "кошки адмирала Фишера", как их непочтительно называли, имели слишком тонкую "шкуру" по

сравнению не только с линейными кораблями, но и с линейными крейсерами Германии.

В первую мировую войну Англия вступила с 10 линейными крейсерами, у которых, как уже говорилось, крейсерские качества преобладали над эскадренными. Считалось, что такие корабли смогут уничтожить более слабого противника и уйти от более сильного. Эта концепция блестяще подтвердилась в сражении у Фолклендских островов. Увы, это подтверждение так и осталось единственным: за первым успехом последовали тяжелые потери. В годы войны линейные крейсера прекрасно зарекомендовали себя в качестве защитников морских коммуникаций.

Но получилось так, что в день Ютландского сражения они заняли место в колонне линкоров Гранд Флита без скидок на их конструктивные особенности. Главным фактором, повлиявшим на такое решение, было мощное артиллерийское вооружение линейных крейсеров, которое английское командование стремилось использовать в линейном сражении. Ютландский бой оказался слишком суровым испытанием для ослабленной броневой защиты этих кораблей. Для 3 из 10 английских линейных крейсеров упомянутое сражение стало последним. Немецкие снаряды сравнительно легко пробивали не только палубную и бортовую броню, но даже броневые плиты колпаков и стен башен главного калибра.

Ответственность за конструктивные недостатки линейных крейсеров лежит главным образом на Фишере. Правда, в 1905 г. он допускал возможность появления корабля, в котором были бы совмещены качества линейного крейсера и линкора, т. е. сильная броневая защита и вооружение с достаточно высокой скоростью хода. Но, когда разрабатывался проект "Инвинсибла", в составе флотов потенциальных противников не было линейного корабля, который мог бы принять с ним бой на дальних дистанциях. Фишер забыл только о том, что такое положение дел не могло продлиться долго. Всего полгода спустя после того, как был закончен "Инвинсибл," начали вступать в строй первые германские дредноуты!

Слухи о "Дредноуте" привели в движение гигантскую машину, созданную в Германии усилиями гросс-адмирала Альфреда фон Тир-пица. В течение многих лет он, будучи начальником морского штаба, а с 1897 г. - морским министром, готовил страну к строительству "большого флота". По его инициативе к популяризации флота привлекались издатели, художники и литераторы. Начал издаваться военно-морской журнал; школьникам за сочинения на морские темы выдавались награды; премировались художники и писатели, посвятившие

свое творчество военно- морскому делу. А пока шла кропотливая подготовка общественного мнения, казенные верфи из "простых жестяных мастерских" превращались в отлично оборудованные крупные предприятия, обучались рабочие, велись исследования по непотопляемости и бронированию кораблей, по совершенствованию морской артиллерии. Усилия Тирпица не пропали даром: не успели еще отчаянно торопившиеся англичане достроить "Дредноут", как в июле 1906 г. на имперской верфи в Вильгельмсгафене был заложен "Нассау" головной корабль первой серии германских дредноутов.

Первые сведения о германских дредноутах вызвали в Англии вздох облегчения: по сравнению с новыми британскими линкорами немецкие выглядели менее внушительно. Хотя на "Нассау" имелось 12 орудий против 10 на "Дредноуте", они были размещены так неудачно, что в бортовом залпе могли принять участие лишь 8, т. е. столько же, сколько на "Дредноуте". А если учесть, что калибр германских орудий был 280 мм, то сравнения складывались не в пользу немцев. Не решившись отказаться от промежуточной 150- мм артиллерии и 6 торпедных аппаратов, Тирпиц вынужден был пойти на ухудшение условий обитаемости. И, наконец, поскольку в Германии лишь один завод мог изготовлять паровые турбины нужной мощности, гросс-адмиралу пришлось довольствоваться поршневыми паровыми машинами, развивающими скорость только до 20 узлов.

Компенсацией за все перечисленные недостатки была превосходная защита. Высшим качеством корабля Тирпиц считал его способность сохранять устойчивость в вертикальной плоскости и продолжать бой. Спроектированный и построенный в соответствии с этим принципом, "Нассау" нес 300- мм главный броневой пояс, противоосколочную броню для защиты казематных орудий и мощное бронирование оконечностей и шахт орудийных башен. Превосходная подводная защита и оборудование борьбы за живучесть сочеталась с высокой остойчивостью. В результате усиленного бронирования "Нассау" оказался на целую 1 000 т тяжелее "Дредноута" и на 300 т тяжелее "Беллерфона" английского дредноута следующей серии.

Но было бы неверно считать "Нассау" перезащищенным, но недовооруженным кораблем. Неприятным сюрпризом для англичан оказалось, что 280- мм снаряды германских пушек лучше пробивали броню, чем 305- мм английские.

На кораблях этого класса впервые были применены металлические гильзы для зарядов орудий главного калибра. Вероятно, именно поэтому за всю войну был только один случай самовозгорания взрывчатых веществ на германском флоте, да и

то на устаревшем корабле. На немецких дредноутах также были более мощные прожекторы и усовершенствованные приборы для ночной стрельбы.

За четырьмя дредноутами типа "Нассау" ("Нассау", "Позен", "Рейнланд", "Вестфален") в 1908 г. последовали 4 линкора типа "Гельголанд" "Гельголанд", "Тюринген", "Остфрисланд", "Ольденбург". Они стали первыми германскими линкорами, оснащенными 50-кали-берными 12- дюймовыми пушками, сохранив при этом компоновку и конструкцию своих предшественников, включая и такой явный анахронизм, как паровую машину тройного расширения и угольное отопление котлов. Новая артиллерия стала на несколько лет основной ударной мощью флота. 305- мм орудия обладали прекрасными баллистическими качествами и могли посылать в противника 445- кг снаряды с интервалом в 24 секунды значительно быстрее, чем их английские аналоги. Дальность стрельбы первоначально составляла 18 км, а при увеличении (в ходе модернизации) угла возвышения ствола с 13,5 до 16 градусов превысила 20 км. "Гельголанды" были на 4 тыс. т тяжелее своих предшественников.

В 1909-1910 гг. на германских верфях заложили дредноуты следующей серии - типа "Кайзер" - первые турбинные линкоры Германии. Они несли 5 двухорудийных башен: 3 в диаметральной плоскости и 2 в средней части корабля, несколько отнесенные к бортам в шахматном порядке. Такое расположение позволяло 4, а при определенных углах всем 5 башням участвовать в бортовом залпе. Хотя по сравнению с предшествующим типом количество 305- мм орудий уменьшилось с 12 до 10, водоизмещение возросло до 25 390 т. За счет этого толщина главного броневого пояса увеличилась до 350 мм! "Кайзеры" оказались более чем на 2 000 т тяжелее соответствующих им английских "орионов".

Из 4 дредноутов следующей серии, заложенных в 1911-1912 гг., "Кениг", "Гроссер Курфюрст", "Маргграф" и "Кронпринц" - только один был закончен к началу войны, остальные уже достраивались в ходе военных действий. На этих кораблях - последних германских дредноутах с 305- мм пушками - башни наконец были расположены в диаметральной плоскости, как на английских линкорах. Водоизмещением новые дредноуты на 1 тыс. т превосходили "Кайзера", благодаря чему удалось увеличить на 1 узел скорость и усилить защиту.

Морское соперничество в области крейсеров развивалось не менее драматично. Как ни скрывали англичане тактико-технические данные своего первого линейного крейсера, кое-какая информация о нем в Германию все же просочилась. Выяснилось, что "Инвинсибл" станет подобием "Дредноута",

только вместо 305- мм орудий будет нести такое же количество 234-мм пушек. Не раздумывая долго, немцы заложили крейсер "Блюхер" - облегченное подобие "Нассау", вооруженный 12 орудиями калибром 210 мм. Увы, дошедшие из Англии сведения оказались дезинформацией. Вот почему "Блюхер" получился настолько слабее "Инвинсибла", что немцы не посмели назвать его линейным крейсером. Он получил необычную для тех времен классификацию тяжелого крейсера и рассматривался как переходный тип между прежними броненосными и новыми линейными крейсерами.

В конструкции следующего корабля - "Фон дер Танна" в полной мере проявились те особенности, которые отличали все немецкие линейные крейсера от английских. При разработке проектов линейных крейсеров Тирпиц остался верен себе, поставив во главу угла принцип живучести и способности выдерживать удары вражеской артиллерии. У германских кораблей данного класса эскадренные качества преобладали над крейсерскими. На немецких линейных крейсерах устанавливались лучшие марки броневой стали, использовались наивыгоднейшие способы расположения брони, было принято во внимание свойство угля поглощать энергию подводных взрывов и значение водонепроницаемых переборок ниже уровня ватерлинии. Одновременно разрабатывались новые принципы организации службы по борьбе за живучесть корабля в бою.

Значительную роль сыграло впоследствии и превосходство немецкой морской артиллерии. На первых трех типах германских линейных крейсеров устанавливались 280- мм орудия против 305 -мм на английских. Когда англичане перешли на 343-мм пушки немцы применили 305-мм. Почему же им удавалось обходиться более легкими орудиями? Боевой корабль представлял собой такой симбиоз брони и вооружения, в котором мощь нападения тесно связана со стойкостью защиты. Последние немецкие линейные крейсера имели по восемь 305- мм орудий против 343-мм на английских, зато толщина их брони составляла 300 мм против 229 мм. В итоге 305- мм немецкий снаряд пробивал тонкую английскую броню с дистанции 11 700 м, а более тяжелый английский снаряд становился опасным для германских линейных крейсеров лишь на расстоянии 7 880 м!

В числе недостатков немецких линейных крейсеров специалисты называли установку большого количества торпедных аппаратов, которые, как явствовал опыт, были ненужным балластом на крупных кораблях. При сравнении "Фон дер Танна" и "Инвинсибла" нетрудно заметить, что немецкий корабль был на 1 000 т тяжелее, имел броню на 75 мм толще и развивал скорость

на 1 узел больше.

Недостатки "Фон дер Танна" были устранены на крейсерах следующей серии - "Мольтке" и "Гебене". При водоизмещении в 22 616 т и скорости хода 28 узлов, они несли по десять 280- мм орудий, двенадцать 150- мм и столько же 88- мм пушек. Утолщение барбетов башен, две дополнительные броневые палубы, броневая защита оконечностей корабля, дымоходов и дымовых труб, пятая кормовая башня главного калибра, стреляющая поверх другой - все это потребовало увеличения водоизмещения на 3 600 т по сравнению с "Фон дер Танном". Для повышения живучести в бою на "Мольтке" и "Гебене" установили два руля (один за другим), приводимых в действие из разных отсеков, что должно было свести к минимуму возможность их одновременного выхода из строя.

За "Фон дер Танном" и "Мольтке" последовал линейный крейсер "Зейдлиц", вооруженный, как и его предшественники, десятью 280- мм орудиями. Орудийные башни на нем располагались так же, как и на "Мольтке", за исключением носовой, установленной на высоком полубаке, возвышавшемся на 10 м над ватерлинией. Высокий полубак, усиленная защита носовой части, увеличенный объем боеприпасов и дополнительная 30-70- мм броневая защита погребов повысили водоизмещение корабля до 24 610 т.

В 1913г. был заложен "Дерфлингер" - головной корабль фактически последней серии немецких линейных крейсеров. Он вступил в строй в 1914г., за ним в 1915 и 1917 гг. последовали "Лютцов" и "Гинденбург". Они ознаменовали собой переход к своего рода международному стандарту 12-дюймовой артиллерии и линейно возвышенной схеме ее размещения. Конструктивно повторяя "Зейдлиц", новые корабли отличались еще более внушительными размерами (26 180 т), а их котлы впервые получили смешанное отопление на угле и нефти. Поначалу многим специалистам казалось, что "Дерфлингер" явно недовооружен (восемь 305- мм орудий в 4 башнях). Во всех странах корабли такого же или даже меньшего водоизмещения несли значительно более мощную артиллерию. Однако, как показал опыт войны, соотношение скорости, вооружения и защиты у германских линейных крейсеров было оптимальным, а сам "Дерфлингер" позже назвали лучшим кораблем в своем классе. Именно "Дерфлингер" стал прообразом будущего "быстроходного линкора" 30-х гг.

Большой неожиданностью для англичан оказалась быстроходность немецких линейных крейсеров. Фактически они развивали скорость на 1-3 узла больше, чем указывалось в

официальных справочниках. Так, "Мольтке" вместо 25,5 узла давал 28,4, а "Дерфлингер" вместо 26,5-28 с лишним. Удачно разрешили немцы и проблему мореходности: сильно увеличив высоту носовой части своих кораблей, они получили достаточный надводный борт при пониженном расположении главной артиллерии. Это дало экономию в весе, улучшило остойчивость и уменьшило размеры цели для артиллеристов противника. Более совершенной была и система обеспечения живучести немецких кораблей. Затопление главного машинного отделения и прилегающих к нему боковых отсеков на "Дерфлингере" создавало крен всего 6,9, в то время как на английском "Принсес Ройял" целых 17 градусов.

Но, несмотря на отдельные недочеты, британское Адмиралтейство добилось главного: накануне первой мировой войны в составе Гранд Флита имелось 12 практически однотипных мощных сверхдредноутов с 343- мм артиллерией. И это не считая 10 линейных крейсеров, 10 двенадцатидюймовых линкоров и строившихся на экспорт "Эрина", "Канады" и "Эджинкорта"! Конкурентов столь внушительной силе не было, и Англия лишний раз доказала свое право называться "владычицей морей".

Тем не менее раскрутившийся маховик гонки морских вооружений, пожирая огромные средства, не собирался останавливаться. Следующий этап начался уже в министерстве Черчилля. "Я немедленно решил пойти на порядок выше, - писал морской министр. - Во время регаты я намекнул на это лорду Фишеру, и он с жаром принялся доказывать, что нужно не менее чем 15 дюймов для линкоров и линейных крейсеров новой программы". Так родилась идея создания знаменитого "быстроходного дивизиона" линейных кораблей. Новые дредноуты типа "Куин Элизабет", заложенные по программе 1913г., имели выдающиеся по тем временам тактико-технические данные. При водоизмещении в 27 500 т и основательном бронировании они развивали необычайно высокую для таких больших кораблей скорость - 25 узлов. Их главная артиллерия состояла из восьми 381- мм орудий, размещенных в 4 башнях. Эти пушки были способны поражать цель своими 885-кг снарядами на расстоянии до 30 км.

От Черчилля потребовалась большая смелость и настойчивость, чтобы убедить правительство в необходимости столь дорогостоящей судостроительной программы. Более того, морской министр взял на себя ответственность отдать распоряжение о закладке корпусов линкоров до того, как новое 381- мм орудие прошло необходимые испытания. Такое решение

было крайне рискованным, поскольку этих пушек не существовало даже на бумаге. Если бы испытания оказались неудачными, вся дорогостоящая программа потерпела бы полный провал. По словам Черчилля, он "обливался кровавым потом" при одной мысли об этом. Однако риск оправдал себя. Опытное 15-дюймовое орудие с длиной ствола 42 калибра военный завод в Элсвике изготовил всего за 4 месяца.

Результаты его испытаний превзошли все ожидания. Точность стрельбы даже на максимальную дальность (на полигоне - 32 км) была великолепной, а износ ствола совсем незначительным. Благодаря решительности Черчилля, дредноуты типа "Куин Элизабет" начали вступать в строй уже в 1915 г. А участие "быстроходного дивизиона" в Ютландском сражении основательно повлияло на его исход. Парадоксальная ситуация: родившийся в столь драматических обстоятельствах проект воплотился в корабль, по праву считавшийся лучшим линкором первой мировой войны! Эти корабли с честью прошли две мировые войны, прослужив в составе британского флота более 30 лет.

В отличие от Черчилля, его немецкий коллега фон Тирпиц решил не рисковать, и строительство аналогичных германских дредноутов было начато только после тщательных испытаний 380-мм орудий. Германские линкоры типа "Байерн" были на 2 350 т тяжелее "Куин Элизабет" и имели бортовую броню почти на 7 дюймов толще. Если бы "байерны" появились в Ютландском сражении, они, по выражению Ф. Персиваля, "просто стерли бы эскадру Битти с лица земли". Но из-за нерасторопности германского морского министра они вошли в состав флота только в 1917 г.

Назначение Дэвида Битти командующим эскадрой линейных крейсеров сразу же сделало его фигурой известной в общенациональном масштабе. В этом нет никакого преувеличения. В "эпоху нового маринизма" английская общественность очень живо интересовалась всем, что касается военного флота. В начале XX в. любой английский школьник мог без запинки ответить, кто командует флотом в водах метрополии. Линейные крейсера - "стратегическая кавалерия" отечественного флота - очень быстро стали любимыми кораблями британской публики и прессы.

Англичане верили, что эти внушительные, красивые и стремительные корабли, реально олицетворявшие их морскую мощь, ждут великие дела. Поэтому назначение нового командующего эскадрой линейных крейсеров незамедлительно получило отражение в прессе. 3 марта 1913 г. в "Пэлл Мэлл

Газетт" была опубликована большая статья о Битти, подготовленная известным военным обозревателем Филсоном Янгом. В ней, в частности, говорилось, что Битти является "самым молодым флагманом в мире", получившим звание контр-адмирала в возрасте 39 лет, в чем он превзошел "даже Нельсона". Янг описал подвиги, совершенные Битти в Китае и Африке; выразил уверенность, что в будущем адмиралу суждены еще более великие свершения. Статья заканчивалась призывом к читателям: "Я говорю вам, следите за Битти".

Битти прекрасно отдавал себе отчет, какую ответственность налагает на него новый командный пост. Контр-адмирал был полон решимости превратить свою эскадру в образцовое соединение. Он работал не покладая рук и не щадил своих подчиненных. Дивизион линейных крейсеров часто выходил в море, отрабатывая сложнейшие маневры, артиллерийские стрельбы, уклонение от торпедных атак условного противника, буксировку одного корабля другим и т. д. В ходе учений он тщательнейшим образом изучил сильные и слабые стороны своих кораблей.

Но было бы ошибкой утверждать, что адмирал интересовался только материальной частью. Не меньшее внимание он уделял и работе с людьми. В своих подчиненных он прежде всего стремился воспитать наступательный дух, уверенность в себе. В командирах кораблей и офицерах Битти всячески старался развить инициативность, самостоятельность, умение не ждать от командующего инструкций и готовность в любой момент принять командование на себя. Ведь в морском сражении, в отличие от генералов, укрытых в блиндажах или штабах за много километров от передовой, адмирал подвергался такой же опасности, как и любой матрос.

Энтузиазм командующего передался экипажам, и они с готовностью выполняли все его распоряжения. Вскоре Битти завоевал уважение не только в официальных кругах, но и на "нижних палубах". Личность командующего, несомненно, обладала в глазах офицеров огромной притягательной силой. Для морского офицера, начавшего службу в викторианскую эпоху, Битти имел необычайно широкую эрудицию. Он получает истинное наслаждение от чтения "Французской революции" Карлейля и интересуется многими вещами за пределами узкопрофессиональной сферы. Изучение рутинных технических вопросов нагоняло на него скуку. Битти не проявил особого интереса ни к одной из отраслей военно- морского дела и не пожелал специализироваться углубленно ни в одной области.

В отличие от других знаменитых адмиралов начала века, из

него не получилось ни выдающегося "оружейника", какими были специалисты по торпедному делу Фишер и Тирпиц, ни стратега-теоретика, как Ричмонд. Тем не менее все современники Битти признавали за ним качества выдающегося лидера. Его сослуживец, один из лучших боевых адмиралов первой мировой войны, Уильям Гуденаф вспоминал впоследствии: "Меня часто спрашивали, что же выделяло его среди всех. Отнюдь не великий ум - я имею в виду не глубокие знания профессионала, и уж, конечно, не подкованность эксперта по артиллерии или торпедам. Ему была присуща особая сила духа, помноженная на способность мыслить масштабными категориями. Особый дар выделять главное и не размениваться на второстепенное".

Словом, Битти несомненно обладал всеми качествами выдающегося лидера, тем, что современные социологи назвали бы харизматической натурой. Даже маленькие слабости адмирала не роняли его авторитета в глазах моряков. Битти был суеверен и частенько обращался к гадалкам. В Лондоне он пользовался услугами миссис Робинсон и Эдит Дюбуа.

Во время войны, когда эскадра линейных крейсеров базировалась на порты восточной Шотландии, командующий отыскал в Эдинбурге некую Жозефину, на предсказания которой привык полагаться. Если перед походом он по какой-либо причине не имел возможности отправиться на берег собственной персоной, то мог попросить кого-нибудь из офицеров эскадры проконсультироваться у мадам от своего имени. Те охотно исполняли просьбу командующего. Суеверия Битти представляли собой странную смесь веры в карточные гадания и в древние кельтские обряды и приметы. Когда дивизион линейных крейсеров первый раз вышел в море под командованием Битти, офицеры штаба эскадры, стоявшие на мостике "Лайона", были повергнуты в глубочайшее изумление, когда их командующий вдруг повернулся и с самым серьезным видом отвесил три поклона полной луне.

Из всех офицеров эскадры Битти самой примечательной личностью, пожалуй, можно считать его флаг-капитана. Капитан I ранга Эрнел Чэтфилд был немногословным уравновешенным человеком, реалистом, твердо стоявшим "обеими ногами на земле". Как уже говорилось, впервые они познакомились во время больших маневров 1912 г., когда Битти командовал дивизионом броненосных крейсеров и держал свой флаг на "Абукире", а Чэтфилд был его флаг-капитаном. Став командующим эскадрой линейных крейсеров, Битти добился перевода Чэтфилда на "Лайон". Первые два года войны Чэтфилд командовал "Лайоном" и принял участие практически во всех крупнейших эскадренных

сражениях в Северном море. Битти настолько привык полагаться на трезвые, взвешенные суждения своего флаг-капитана, что, подняв в 1916г. флаг командующего флотом на "Куин Элизабет", забрал с собой и Чэтфилда, назначив его командиром дредноута.

После войны, заняв кресло первого морского лорда, Битти перевел Чэтфилда в Адмиралтейство. В 20-30-х гг. Чэтфилд занимал ряд ответственных постов, в том числе заместителя начальника морского штаба, командующего Средиземноморским флотом и, наконец, первого морского лорда. Возможно, по качествам флотоводца он в чем-то уступал Битти, но бесспорно считался одним из самых одаренных английских флагманов межвоенного времени. Чэтфилд был интеллектуалом. Его хорошо продуманные, взвешенные и немногословные отчеты и докладные записки всегда получали оценку в Уайтхолле. Помимо перечисленных качеств, сослуживцы отмечали, что у этого офицера практически начисто отсутствовало чувство юмора.

Если Чэтфилд оказался настоящей находкой, то с выбором флаг-офицера Битти никак нельзя было поздравить. В его письме от 1 апреля 1913г. есть строчки: "Практически весь день мы провели на якоре, и я вытащил моего маленького кругленького флаг-лейтенанта на прогулку по берегу. Он маленький приятный человечек и мне очень нравится, гораздо больше предыдущего; в общем весь мой штаб мне очень нравится. Они все интеллигентны и очаровательны, что является не очень распространенным сочетанием". "Маленьким кругленьким" флаг-лейтенантом был Ральф Сеймур, которого Битти взял на место Чарльза Дикса, унаследованного им от предыдущего командующего контр-адмирала Льюиса Бейли. Но Сеймур, в отличие от Дикса, оказался совершенно никчемным сигнальщиком. Зато он происходил из старинного аристократического рода. Трудно сказать, что повлияло на выбор Битти, то ли желание окружить себя людьми с высоким социальным статусом, то ли чьи-то просьбы. В конечном итоге непрофессионализм флаг- лейтенанта стоил эскадре серьезных просчетов в двух сражениях, Сеймуру - его карьеры. Груз этой вины и позора оказался для него слишком тяжел. Вскоре после окончания войны Ральф Сеймур покончил жизнь самоубийством.

Превращение эскадры линейных крейсеров в высокоэффективное боевое соединение с хорошей выучкой экипажей оказалось сложным и длительным делом. Когда Битти поднял свой флаг на "Лайо-не," в составе его эскадры было только 4 корабля - "Лайон", "Прин-сес Ройял", "Индомитебл" и "Индефатигебл". "Инвинсибл" проходил плановый ремонт. Недавно вступившие в состав флота "Австралия" и "Нью Зеланд"

находились в дальнем походе с посещением доминионов, имена которых они носили. Строительство "Куин Мэри" было еще не завершено, и она находилась у достроечной стенки. Что касается "Тайгера", то он присоединился к эскадре только в октябре 1914 г., уже во время войны. По мере пополнения эскадры новыми боевыми единицами им требовалось некоторое время для адаптации и тренировки команд.

Эскадра линейных крейсеров, которой отводилось столь почетное место в стратегических и тактических раскладах британского морского командования, принимала самое активное участие во всех учениях и маневрах, проводившихся в водах метрополии. Буквально через несколько дней после вступления Битти в должность его соединение было задействовано в больших маневрах. Отечественный флот был под общим командованием адмирала Джорджа Каллагана. Наблюдать за учениями прибыл лично морской министр на адмиралтейской яхте "Эншантресс". На глазах у высшего флотского начальства эскадра Битти должна была осуществить сложный маневр "охвата головы колонны линейных кораблей условного противника". "Кошки адмирала Фишера" неслись со скоростью 25 узлов, когда прямо по курсу неожиданно вынырнул маленький грузовой пароходик. Пароходик заметался, ордер дивизиона был сломан, и лихой маневр провалился. И хотя вины адмирала в этом инциденте не было, Битти сильно переживал неудачу.

Интенсивное участие в маневрах и учениях на протяжении 1913 г. заставило Битти задуматься над выработкой тактических принципов использования линейных крейсеров как в эскадренном сражении, так и в крейсерских операциях. Высокие скоростные качества, мощная дальнобойная и скорострельная артиллерия и, наконец, наличие аналогичного соединения в составе флота потенциального противника создавали совершенно другие параметры морского сражения. В апреле 1913 г. Битти представил командующему флотом тактическую разработку "Функции эскадры линейных крейсеров", в которой изложил свои соображения по поводу того, как должно решать боевые задачи его соединение.

Битти прежде всего требовал пересмотреть условия проведения артиллерийских стрельб. Предписания инспектора по артиллерийским учениям (в британском Адмиралтействе существовала такая должность) требовали проведения стрельб на дистанции, не превышающей 9 000 м при скорости хода не свыше 14 узлов. Инспектора интересовали прежде всего статистические показатели, и прогресс флотских артиллеристов легче было проследить при заранее заданных параметрах артиллерийских

учений. Битти совершенно справедливо полагал, что реальное морское сражение с участием современных линейных крейсеров едва ли будет проходить в таких "тепличных условиях". Ему стоило большого упорства и нервов, чтобы в конце концов добиться разрешения тренировать своих артиллеристов по-другому и ставить перед ними более сложные задачи. Первый же опыт стрельбы по буксируемой мишени с дистанции 16 000 м при скорости 25 узлов дал плачевные результаты. Учения выявили серьезные недостатки в оптике английских дальномеров. По инстанции была подана докладная записка, однако в Адмиралтействе ей не придали большого значения. В результате английские тяжелые корабли вступили в первую мировую войну с дальномерными системами, значительно уступающими немецким.

Другой проблемой, которая волновала не только военный флот и армию, но и умы рядовых англичан между 1905 и 1914 гг., был страх перед возможным вторжением германской армии на Британские острова. Летом 1913 г. решили провести большие учения с целью проверки такой возможности. Несколько маневров с такой же целью были устроены и ранее, но условия, в которых они проводились, были слишком нереальны. Теперь морское командование решило испробовать все в условиях, максимально приближенных к боевым, вплоть до того, что на военные транспорты погрузили 48 000 солдат с полным вооружением, которые должны были изображать десантный экспедиционный корпус немцев. Флотом условного противника командовал адмирал Джеллико. Он должен был попытаться высадить десант на английское побережье в районе между Блайтом и Сандерлендом. Отбивать вторжение должен был флот под командованием Каллагана. Соотношение сил между двумя флотами было выдержано такое же, какое реально существовало между английскими и германскими морскими силами.

"Война" была объявлена 23 июля. Джеллико справился со своей задачей мастерски. Его транспорты и корабли охранения проскользнули под самым носом у дредноутов Каллагана, избежав контакта. Линейный флот обороняющихся нарвался на выставленный им заслон из подводных лодок и понес тяжелые "потери". Десант высадился беспрепятственно. Джеллико действовал настолько успешно, что Черчилль приказал немедленно прекратить учения в страхе, как бы немцы не узнали о их результатах. Маневры возобновились в начале августа, и на сей раз все прошло так, как и "должно было быть". Линейные крейсера Битти перехватили дредноуты Джеллико и втянули их в "сражение", удерживая до подхода главных сил Каллагана.

Условный противник потерпел полное поражение.

Известно, что в годы первой мировой войны германское верховное командование никогда не рассматривало всерьез возможность вторжения в Англию. Тирпиц еще в 1897 г. заявил канцлеру Х. Гоген-лоэ, что "идея вторжения в Англию безумна. Даже если бы нам удалось высадить два армейских корпуса, нам бы это ничего не дало, поскольку два армейских корпуса недостаточно сильны, чтобы удержать плацдарм в Англии без подкреплений". Однако итоги учений 1913 г. заставили в Англии многих призадуматься. При Комитете Имперской Обороны возобновила свою работу "подкомиссия по вторжению". Она породила пространные письменные рекомендации, главная идея которых заключалась в создании "территориальных войск" для обороны побережья. Эти формирования должны быть достаточно сильны, чтобы отразить "небольшой десант" и таким образом заставить противника задействовать крупные силы, переброска которых не пройдет для флота незамеченной, и они обязательно будут перехвачены в море.

На 1914 г. британское командование запланировало большую программу учений и маневров в водах метрополии. Однако эскадра линейных крейсеров Битти с февраля была оторвана от этого процесса и мобилизована на выполнение дипломатических функций. Вначале соединение в составе "Лайона", "Принсес Ройял", "Куин Мэри" и "Нью Зеланд" направилось в Брест. Цель визита состояла в налаживании взаимодействия английских и французских морских сил в случае войны. Однако, судя по письмам Битти из Франции, большая часть времени его офицеров была потрачена на развлечения, светские визиты и прочие способы демонстрации англо-французской дружбы.

Три месяца спустя эскадра Битти в составе "Лайона", "Принсес Ройял", "Куин Мэри", "Нью Зеланд" и легких крейсеров "Блонд" и "Боадисия" отправилась в Россию. В конце января - начале февраля 1914г. русская дипломатия вступила с предложением превратить Тройственную антанту в союз. Речь шла о развитии и оформлении связей России с Францией и Великобританией. Инициатива России положила начало новой ступени в развитии русско-английского согласия. В военном плане Россия была заинтересована прежде всего в поддержке английского флота. Ценность сотрудничества с Англией в деле обороны морских рубежей страны была признана в России задолго до 1914 г. Министр иностранных дел Эдвард Грей решил пойти на некоторые уступки - скорее для того, чтобы ублаготворить французов, нежели русских: он согласился провести англо-русские военно- морские переговоры по образцу

аналогичных переговоров 1912 г. с Францией. Это не был серьезный план: взаимодействие двух флотов в любом случае исключалось. Как позднее писал Грей, переговоры нужны были "для того, чтобы привести Россию в хорошее расположение духа и не оскорблять ее отказом".

Английский кабинет не считал себя связанным военно-морским соглашением с Францией, поэтому он дал разрешение провести такие же переговоры с Россией. Русские дипломаты во главе с министром иностранных дел С. Д. Сазоновым, напротив, были склонны преувеличивать масштабы обязательств Англии перед Францией и поэтому полагали, что получили нечто действительно ценное. Грей заставил их заплатить даже за эту уступку. Он снова выдвинул свое старое требование: если Россия хочет, чтобы Антанта приобрела более действенный характер, она должна лучше вести себя в Персии.

Таким образом, визит эскадры Битти в Россию с посещением Ревеля (Таллина), Кронштадта и Риги имел целью продемонстрировать континентальному союзнику морскую мощь "владычицы морей" и ее непримиримое отношение к Германии. Однако в этой "бочке меда" была своя "ложка дегтя": Битти вез с собой письмо Георга V к Николаю II, в котором говорилось, что сохранение дружественных отношений между Россией и Англией ставится в зависимость с персидскими делами.

18 июня английские корабли бросили якорь на Ревельском рейде, где пробыли четыре дня. Но и за этот короткий срок английские моряки успели отличиться. Прибытие британской эскадры стало своеобразной сенсацией и вызвало большой ажиотаж у ревельских властей и обывателей. По заливу сновали десятки шлюпок, переполненных любопытными горожанами, которые желали поближе рассмотреть громадные корабли. 22 июня, перед самым отбытием эскадры, некий житель Ревеля по фамилии Шалман упал в воду, очевидно, засмотревшись. Он принялся барахтаться и испускать дикие крики, поскольку не умел плавать. Четверо моряков с крейсера "Блонд" немедленно прыгнули за борт и спасли незадачливого Шалмана. Инцидент получил самый широкий резонанс. Лейтенант Альфред Фут, кочегары I класса Уильям Гопкинс, Дэвид Ллоренс и солдат морской пехоты Гарри Киллинг специальным постановлением за подписью Николая II и морского министра И. К. Григоровича "за совершенный ими подвиг человеколюбия с опасностью для собственной жизни" были награждены медалями "За спасение погибающих" для ношения на груди на Владимирской ленте. Офицер получил золотую, а нижние чины - серебряные.

После "триумфа англо-русской дружбы" в Ревеле утром 23

июня эскадра бросила якорь на Кронштадтском рейде. Вслед за военными кораблями прибыла и яхта "Шила", доставившая в Кронштадт миссис Этель Битти и леди Гвендолн Черчилль. Пребывание эскадры в Кронштадте сопровождалось пышными празднествами и приемами. В первый же вечер Битти, командиры кораблей и старшие офицеры эскадры были приглашены на торжественный ужин, данный в их честь на борту флагманского корабля русского Балтийского флота.

Лейтенант Р. Швердт, исполненный ужаса от этого ужина, дал его подробнейшее описание в своем дневнике. Взорам изумленных английских офицеров предстал роскошный стол, уставленный холодными закусками всех сортов: жареный гусь, дичь, лосось, форель, сервированные сложнейшими гарнирами, и целая батарея бутылок водки и шерри. Основательно поев и хорошо выпив, отяжелевшие англичане принялись благодарить за ужин. В ответ русские воскликнули: "Какой ужин! Это была только закуска, а ужинать мы начнем буквально через минуту!" Союзников провели в следующую каюту, где их ждал стол из семи блюд с шампанским и водкой в неограниченном количестве. Из-за стола поднялись только утром.

Англичане решили также не ударить лицом в грязь. Несколько дней спустя Битти организовал званый бал невиданных масштабов. "Нью Зеланд" пришвартовали борт о борт с "Лайоном". Она должна была выполнять роль танцплощадки. На флагмане же был сервирован стол на 2 000 мест. Одного только шампанского потребовалось 100 дюжин бутылок. Санкт-Петербургский бомонд был в полном восторге. Битти с супругой, супруга Черчилля и командиры кораблей удостоились аудиенции у российского императора в Царском Селе. "Лайон" почтили своим визитом Николай II, Александра Федоровна и великие княжны в сопровождении морского министра И. К. Григоровича. После завтрака в обществе офицеров эскадры они осмотрели крейсер. Как только Битти изъявил желание посмотреть Москву, ему тут же была предоставлена возможность сделать это с максимально возможным комфортом.

Начальник Николаевской железной дороги немедленно получил приказ: "... Извещаю, что офицеры Великобританской эскадры во главе с адмиралом Битти и его супругой выезжают из Петербурга в Москву 16 июня..., а обратно 17 июня..., для каковых поездов прошу представить бесплатно отдельный вагон первого класса с наибольшим числом отделений, умывальником, электрическим освещением и снабженный самоваром и чайной посудой. ...Кроме вагона I класса, предоставляемого адмиралу Битти с супругой и сопровождающим адмирала лицам,

необходимо в тех же поездах предоставить все возможные удобства для бесплатного же проезда в первом классе до Москвы и обратно гг. офицерам английской эскадры около двенадцати человек и, кроме того, предоставить в тех же поездах три места II класса, также бесплатно для прислуги адмирала Битти".

Москва произвела на англичан неизгладимое впечатление. Они даже задержались там еще на один день протокола. Союзники побывали в Третьяковской галерее, осмотрели Кремль и другие достопримечательности. Но самым эффектным зрелищем стала утренняя панорама Москвы, раскинувшаяся перед английскими офицерами, пожелавшими посмотреть на вторую русскую столицу с высоты Воробьевых гор. Огромное множество церковных глав, острых, как иглы, шпилей и причудливых башенок горели в лучах восходящего солнца над белым маревом июньского утра, в то время как сам город и линия горизонта скрывались в дрожащем утреннем тумане. Игра света, отраженного этим воздушным городом, настоящая фантасмагория среди бела дня, которая делала старую Москву единственным городом, не имевшим себе подобного в Европе.

Были, конечно, и рабочие визиты. Английские линейные крейсера представляли собой последнее слово военно-морской техники того времени, и они, естественно, вызывали большой интерес к себе у русских специалистов. С разрешения Битти линейные крейсера осмотрели русские военно-морские инженеры, представившие своему командованию подробные отчеты. По всей видимости, русские офицеры ожидали увидеть на лучших кораблях союзников нечто совершенно особенное, но поскольку этого не произошло, главным лейтмотивом их отчетов было разочарование. Континентальных союзников интересовала прежде всего артиллерия главного калибра. "Главная артиллерия (13,5 ") в двухорудийных гидравлических башнях. Продемонстрированное примерное заряжание 13,5" орудия потребовало один раз 24 сек., другой - 26 сек. При боевых припасах - 2 выстрела в минуту. Наводка во время заряжания не прекращается. После работы механизмов в башне порядочно воды. "Зажирало" не хуже, чем у нас; раз не желал открываться замок, другой раз прибойник не шел вперед". "По-крупному" на привередливых русских офицеров ничто не произвело особого впечатления. В качестве итога здесь хорошо может послужить вывод из отчета лейтенанта Лушкова, посетившего "Куин Мэри": "Общее впечатление от осмотра мало благоприятное для корабля: был удивлен весьма относительной чистотой помещений и вообще видел очень мало того, что следовало бы нам перенять, или что было бы лучше того, что мы имеем у себя".

Зато всевозможные "мелочи" удостоились всяческих похвал. "Во всем, что касается обслуживания с точки зрения морской практики, виден большой опыт долговременных плаваний и большая продуманность". Отчеты русских офицеров в изобилии содержат замечания типа:

"нелишняя надпись на мостике: не забывай своего заднего мателота", "очень хорош чертеж уключин на мелких шлюпках: в них весла совершенно почти не болтаются, что предохраняет весла от размалывания, а гребля выходит почти бесшумная".

Битти произвел очень приятное впечатление на Григоровича как "талантливый морской офицер и не из тех, какие иногда у них были на флоте и казались очень талантливыми, а в действительности лишь носившие форму и мало знающие офицеры". Русский морской министр в бытность свою капитаном II ранга служил военно- морским атташе в Англии в 1896-1898 гг. и потому имел определенные представления об офицерском корпусе союзников. Помимо напряженного графика весьма обременительных светских обязанностей и церемоний, в России Битти пришлось произвести огромное количество речей на французском языке. Выручил старший офицер "Лайона" Фрэнк Спикернел, владевший французским в совершенстве: он писал речи для командующего заранее.

28 июня, когда демонстрация англо-русской дружбы была в самом разгаре, пришло известие об убийстве в Сараево наследника австрийского престола Франца Фердинанда. Битти получил приказ немедленно возвратиться в Англию. Николай II, желая напоследок посмотреть на линейные крейсера во всей их красе, в день отбытия английских кораблей вышел на яхте "Полярная звезда" в море. Эскадра Битти "не ударила лицом в грязь". "Кошки адмирала Фишера" пронеслись мимо императорской яхты на скорости 28 узлов и, несмотря на полный штиль в Выборгском заливе, разогнали такую волну, что "Полярная звезда" подверглась изрядной качке. Выходившая в это время из Аспэ знаменитая "Аврора" также попала в эту зыбь, и ее команда долгое время терялась в догадках относительно происхождения этого природного феномена.

Перед отбытием Битти написал теплое прощальное письмо Григоровичу. "Ваше Высокопревосходительство. То сожаление, которое я испытываю, покидая русские воды, смягчается многими счастливыми воспоминаниями о той безграничной доброте и неизменной любезности, которые нам оказывали в продолжение славных 16 дней, проведенных в России. Я должен выразить Вам мою признательность за то, что благодаря Вам наше пребывание останется навсегда незабываемым. Прошу Вас, дорогой адмирал,

верить, что офицеры и команда моей эскадры так же, как и я сам, не забудем наших братьев моряков русского флота...".

Но за этими вежливыми фразами, написанными, скорее всего, искренне и от души оставалось много недосказанного. Желаемого союза Петербург так и не получил. Русского военно-морского атташе капитана I ранга Н. А. Волкова, прибывшего в Лондон с полномочиями на ведение переговоров о взаимодействии военных флотов, ждал холодный прием. После долгих проволочек и ожиданий он был принят первым морским лордом принцем Луи Баттенбергом, который должен был представлять на переговорах английскую сторону. Однако вместо обсуждения деталей сотрудничества Баттенберг объявил Волкову, что собирается вести переговоры в России, куда отправится в августе под видом семейного визита. Начавшаяся мировая война окончательно похоронила эту идею. Что касается Битти, то его дипломатическая миссия на родине получила высокую оценку: он стал кавалером ордена Бани, а 2 августа был произведен в звание вице-адмирала.

На протяжении июля ситуация в Европе продолжала накаляться. Австро-сербские переговоры окончательно зашли в тупик. В воздухе отчетливо запахло войной. 15 июля начался плановый призыв резервистов для укомплектования кораблей британского флота по табелям военного времени, принимавших участие в ежегодных больших летних маневрах. 26 июля, когда Сербия отвергла австрийский ультиматум, и за десять дней до того, как английское правительство определило свою позицию, Черчилль издал приказ, имевший огромное значение. 26 июля британский флот заканчивал пробную мобилизацию и маневры с численностью экипажей по расписанию военного времени. На следующее утро в 7.00 эскадры должны были рассредоточиться одни направлялись на учения в дальние моря, другие - в свои порты, где часть экипажа списывалась на берег в учебные команды, третьи - в доки на ремонт. Узнав о новостях из Австрии, Черчилль решил поступить так, "чтобы дипломатическая ситуация не определила военно-морскую и чтобы английский флот занял исходные позиции еще до того, как Германия узнает, будем мы участвовать в войне или нет, и, следовательно, по возможности еще до того, как мы сами примем решение об этом". Словом, Черчилль на свой страх и риск издал приказ об отмене мобилизации. Затем он информировал о своем решении Грея и с его согласия передал сведения об этом в газеты, надеясь, что эта весть произведет "отрезвляющий эффект" на Берлин и Вену.

Ранним утром 29 июля 1-й флот, почти целиком состоящий из современных дредноутов, вместе с 4 линейными крейсерами

Битти тихо вышел из Портленда и направился в Скапа-Флоу. Во время войны эти корабли стали основной ударной силой Гранд Флита, главной задачей которых было удержание господства в Северном море. Эскадра Битти прибыла в Скапа-Флоу 31 июля, имея в своем составе "Лайон", "Принсес Ройял", "Нью Зеланд" и "Инвинсибл". И хотя вскоре к ним присоединилась "Куин Мэри", Битти очень переживал по поводу чрезмерного ослабления своего соединения. "Инфлексибл", "Индомитебл" и "Индефатигебл" под командованием Беркли Милна находились в Средиземном море, где они должны были нейтрализовать "Гебен". "Австралия" несла службу на Тихом океане, где предметом ее заботы была германская Восточно-Азиатская эскадра под командованием Максимиллиана фон Шпее.

Объявление войны Германии 4 августа 1914 г. Битти встретил с чувством облегчения, после целого месяца состояния нервозности и напряжения, в котором Черчилль держал Флот метрополии, ожидая со дня на день начала военных действий на континенте. Битти верил в свои корабли, штаб эскадры, матросов и офицеров и высшее морское командование. Он не сомневался, что именно эскадре линейных крейсеров, являвшихся воплощением наступательной морской войны, суждено сокрушить основу германской морской мощи. Битти не верил, что война продлится долго, и переживал, что она закончится до того, как его соединение успеет проявить себя: "Я слышал, как Кит-ченер утверждал, что если война не закончится через 6 месяцев, то она продлится два года. Не думаю, что в наше время такое возможно. За этот срок у стран просто кончатся деньги, если, конечно, до того они не придумают какую-либо новую форму бартера".

Первые операции в Северном море особого значения не имели. Вечером 3 августа английские крейсера начали нести дозор между Оркейскими и Шетландскими островами, а 4 августа Джеллико получил приказ выйти с линейными кораблями Гранд Флита до меридиана 2 восточной долготы, в то время как линейные крейсера и легкие корабли прошли к берегам Норвегии. Этот выход был предпринят с целью перехвата германских рейдеров, которые, как известно, выходили в море. Известие о вступлении Англии в войну на стороне Антанты было получено во время похода, в полночь с 4 на 5 августа. Противник обнаружен не был, и 7 августа флот вернулся в Скапа-Флоу для пополнения запасов топлива.

Однако потери начались уже в первые дни войны. Два дня спустя после вступления Англии в войну легкий крейсер "Эмфион", возвращаясь из похода и не зная в точности протяженности германского минного поля, наткнулся подряд на

две мины, из которых вторая вызвала взрыв его артиллерийских погребов. Он пошел ко дну, унося с собой 149 человек команды и 18 пленных немцев с минного заградителя "Кениген Луизе". "Эмфион" был новым легким крейсером, водоизмещением 3 500 т, вошедшим в состав флота в 1911 г., и его гибель была серьезной потерей.

8 августа, в первый раз за время войны, подводной лодкой "U - о 15" был безуспешно атакован британский дредноут "Монарк", занятый стрельбой по мишеням к юго-востоку от острова Фэр. На следующий день утром "U-15" была замечена легким крейсером "Бирмингем". Она пошла ко дну со всем личным составом и стала первой подводной лодкой, потопленной в войне 1914-1918 гг. Таким образом, вплоть до 28 августа выжидательная тактика, избранная германским флотом, принесла англичанам потерю только одного корабля ("Эмфион"), тогда как немцы потеряли две подводные лодки и один вспомогательный минный заградитель.

Отсутствие решающих результатов в морских операциях в водах метрополии начало вызывать раздражение общественного мнения в Англии. Пресса и общественность все чаще задавали вопрос: "А что в это время делает флот?" Морские офицеры сами тяготились рутинным патрулированием и безрезультатными поисками противника. Капитан I ранга Роджер Кейс, командовавший дивизионом подводных лодок, и капитан I ранга Реджинальд Тируит, командовавший флотилией эсминцев, базировавшихся на Гарвич, предложили план нападения на германские патрульные корабли в Гельголандской бухте. Они предполагали втянуть в сражение немецкие легкие корабли и выманить их на 2-ю эскадру линейных крейсеров контр- адмирала Арчибальда Мура ("Нью Зеланд" и "Инвинсибл").

План получил полное одобрение в Адмиралтействе, и Черчилль разрешил Кейсу и Тируиту действовать. По счастью, Джеллико в последний момент распорядился выделить им в помощь 1-ю эскадру легких крейсеров Уильяма Гуденафа. Таким образом, англичане задействовали в этой операции весьма крупные силы: 5 линейных крейсеров Битти, 7-ю эскадру броненосных крейсеров под командованием контрадмирала А. Крисчена (5 старых броненосных крейсеров типа "Крес-си"), 6 легких крейсеров Гуденафа, а также 2 легких крейсера, 35 эсминцев и 6 подводных лодок Тируита и Кейса.

Атака была назначена на утро. В это время суток в Гельголандской бухте был отлив, что означало невозможность выхода в море тяжелых кораблей немцев в течение утра, находившихся в устьях Эльбы и Яды. День был тихий, дул очень слабый северо-западный ветер и стояла порядочная мгла.

Видимость не превышала 4 миль, а временами становилась меньше. Из-за этого бой принял форму отдельных столкновении и артиллерийских дуэлей, не связанных между собой. Утром 28 августа 9 новых германских эсминцев 1-й флотилии (30-32 узла, два 88-мм орудия) несли дозор в 35 милях от плавучего маяка Эльба. Их поддерживали 3 легких крейсера - "Хела", "Штетин" и "Фрауен-лоб". В Гельголандской бухте находилась 5-я флотилия, из 10 таких же эсминцев и 8 подводных лодок, из которых только 2 были в полной готовности. В устье реки Везер стоял старый легкий крейсер "Ариадне", а в устье реки Эмс - легкий крейсер "Майнц". Таков был расклад сил.

В 7 утра легкие крейсера "Аретьюза" и "Фирлес" в сопровождении двух флотилий эсминцев напали на германские патрульные корабли и вступили с ними в ожесточенную перестрелку. Последние немедленно повернули и начали отходить. Контр-адмирал Маас, командовавший легкими силами в Гельголандской бухте, приказал "Штети-ну", "Фрауенлобу", эсминцам и подводным лодкам идти к ним на помощь. На береговых батареях Гельголанда и Вангероога, услышав грохот стрельбы, вызвали людей к орудиям. "Зейдлиц", "Мольтке", "Фон дер Танн" и "Блюхер" начали разводить пары, готовясь выйти в море, как только позволит прилив.

Тем временем английские корабли продолжали гоняться за германскими эсминцами, стреляя по ним с дальних дистанций на параллельных курсах. Вскоре "V-1" и "S-13" были подбиты и начали быстро терять ход. Еще немного, и англичане прикончили бы их окончательно, но в 7.58 в бой вступил "Штетин". Его появление спасло 5-ю флотилию эсминцев, успевших отойти под прикрытие береговых батарей Гельголанда. Британские корабли подошли совсем близко к Гельголанду. Здесь им попались несколько старых миноносцев из 3-го дивизиона траления. Англичане своим огнем нанесли серьезные повреждения "D-8" и "T-33", но немцев вновь спасло вмешательство их легких крейсеров. "Фрауенлоб" вступил в бой с "Аретьюзой", открыв по ней огонь с дистанции 30 каб. (ок. 5,5 км). "Аретьюза" была, несомненно, сильным кораблем, совершенно новым и вооруженным гораздо более мощной артиллерией, но ее только накануне укомплектовали личным составом, и это ставило ее в известной степени в невыгодное положение. "Аретьюза" получила не менее 25 попаданий и вскоре на ней из всех орудий действовала только одна 152-мм пушка. Однако "Фрауенлоб" был вынужден прервать бой, поскольку получил одно очень тяжелое попадание - прямо в боевую рубку.

В это время легкий крейсер "Фирлес" и эсминцы 1-й

флотилии набросились на "V-187", шедший к Гельголанду. Обнаружив, что путь к острову отрезан, немецкий эсминец стал полным ходом уходить к устью Яды и почти оторвался от своих преследователей, когда прямо перед ним из тумана вынырнули два четырехтрубных крейсера. Он ошибочно принял их за "Страсбург" и "Штральзунд", но это оказались "Нотингем" и "Лоустофт" из эскадры Гуденафа. С дистанции 20 каб. (3,6 км) их шестидюймовки буквально разнесли "V- 187". Он пошел ко дну с развевающимся флагом, все еще продолжая стрелять. Английские корабли остановились подобрать тонущих немцев. Однако в этот момент в бой вмешался крейсер "Штетин", и британские крейсера и эсминцы исчезли в тумане и дыму, бросив две шлюпки с пленными, среди которых было много раненых.

В 11.30 германский легкий крейсер "Майнц", шедший из устья р. Эмс, вступил в бой с "Аретьюзой", "Фирлесом" и эсминцами. К месту сражения быстро подтянулись крейсера Гуденафа, что сразу сделало положение "Майнца" безнадежным. После нескольких попаданий у него заклинило руль, и он начал описывать одну циркуляцию за другой. Затем "Майнц" получил в середину левого борта попадание торпедой с одного из английских эсминцев. К 13 часам он затонул. 348 человек из его команды были подобраны и попали в плен к англичанам.

Однако к 12.30 положение англичан стало критическим. В сражение вступили сразу 6 немецких легких крейсеров: "Штральзунд", "Штетин", "Данциг", "Ариадне", "Страсбург" и "Кельн". "Аретьюза" и 3 английских эсминца получили серьезные повреждения. Еще немного - и с ними было бы покончено. Тируит срочно запросил Битти о помощи. Битти уже давно почувствовал, что в сражении в Гельголандской бухте назревает кризис. Однако командующему предстояло принять непростое решение. В условиях плохой видимости вводить тяжелые корабли в пространство между Гельголандом и германским побережьем, кишащим эсминцами и подводными лодками, было слишком рискованно. Удачный торпедный залп вынырнувшего из тумана эсминца мог бы привести к необратимым последствиям. После долгих колебаний Битти, по свидетельству Чэтфилда, наконец произнес: "Несомненно, мы должны идти".

Моряки "Аретьюзы" и подбитых эсминцев, которым казалось, что для них уже все кончено, увидели, как с северо-западного направления в мглистой дымке обрисовались серые громады надстроек линейных крейсеров Битти. Молодой лейтенант Освальд Фрюен, наблюдавший эту картину с полузатопленного эсминца, так описал ее впоследствии: "...Прямо впереди нас, в великолепной процессии, как слоны, шагающие через свору

шавок, двигались "Лайон", "Куин Мэри", "Инвинсибл" и "Нью Зеланд" - наши линейные крейсера. Огромные, мрачные и неповоротливые, как некие доисторические монстры, они выглядели абсолютно несокрушимыми!"

Первым на пути линейных крейсеров в 12.30 попался "Кельн". Он немедленно повернул и начал уходить полным ходом, надеясь укрыться в тумане. "Лайон" дал ему вслед два залпа и попал дважды, превратив "Кельн" буквально в груду маталлолома. Через несколько минут такая же судьба постигла престарелую "Ариадне", увлеченную перестрелкой с английскими эсминцами. "Лайон", шедший во главе колонны, с ходу влепил в нее два залпа. Итог был плачевный: "Ариадне", охваченная жестоким пожаром, совершенно беспомощная, начала медленно дрейфовать в юго-восточном направлении. Она продержалась на плаву до 15.25, затем тихо ушла под воду.

Расправившись таким образом с немецкими легкими кораблями, Битти отдал приказ немедленно отходить. В 13.25 на обратном пути из Гельголандской бухты линейным крейсерам вновь попался многострадальный "Кельн", который все еще держался на плаву. Два залпа 13,5-дюймовых орудий мгновенно отправили его на дно. Из всей команды "Кельна" спасся только один кочегар, которого немецкие эсминцы подобрали два дня спустя после сражения.

Только после полудня командующий Флотом Открытого моря Фридрих фон Ингеноль получил донесение со "Страсбурга", что в Гельголандскую бухту ворвалась Первая эскадра английских линейных крейсеров. В 13.25 он приказал своим 14 дредноутам срочно разводить пары и готовиться к выходу, но было уже поздно. Отход англичан прошел без происшествий, хотя повреждения "Аретьюзы" и эсминца "Лорел" оказались настолько серьезны, что двигаться своим ходом они были не в состоянии. Крейсерам "Хог" и "Аметист" пришлось взять их на буксир.

Сражение в Гельголандской бухте закончилось, и его итоги для легких сил германского флота были плачевными. Немецкое командование совершило ошибку, посылая в бой легкие крейсера один за другим в туманную погоду против неприятеля неустановленной силы. В результате погибли эсминец и 3 легких крейсера (из которых 2 были превосходными новейшими кораблями). Потери в личном составе насчитывали 1238 человек, из них 712 убитых и 145 раненых; 381 попали в плен. Среди убитых был контр-адмирал Маас (он стал первым адмиралом, погибшим в этой войне), а среди пленных - один из сыновей Тирпица. Англичане потеряли 75 человек: 32 убитых и 53 раненых. Самые серьезные повреждения получил флагманский

корабль Тируита легкий крейсер "Аретьюза", но его благополучно дотащили на буксире до Гарвича. Это был первый убедительный успех британского флота в водах метрополии. Боевой дух на флоте поднялся. Черчилль был в восторге. Битти и Тируит прогремели во всех газетах и, по выражению последнего, были "всячески обласканы" морским министром.

На следующий день после сражения Битти писал жене: "...Вчера мы их достали и потопили три их крейсера под носом у батарей Гельголанда, что доставило им нечто вроде шока. ...Бедняги, они сражались на своих кораблях как черти и шли под воду с развевающимися флагами перед лицом превосходящих сил. Такая победа не делает нам много чести, но мы хорошо поработали в двадцати милях от их главной базы, заставив весь Флот Открытого моря слушать гром наших орудий". Тем не менее в душе адмирала некоторое время оставался горький осадок по причине недостаточно быстрого признания его заслуг лордами Адмиралтейства. "Мне казалось, - писал он Этель, - что я заслужил получить со стороны их превосходительства некоторое изъявление признательности, но был разочарован, и даже не столько разочарован, сколько возмущен; я больше чем уверен, случись какая неудача, они тут же повесили бы меня первым...". Битти так же, как и Нельсон, был очень чувствителен к похвалам и очень обижался, если не получал то, что ему причиталось. 2 августа 1776 г. Нельсон писал жене, что если его подвиги не будут описываться в газетах на следующий же день, то "я сам заведу собственную большую газету". Только 22 октября Джеллико получил большое официальное письмо Адмиралтейства с сердечными поздравлениями по поводу успешных действий эскадры Битти. Неделю спустя командующий флотом "с удовлетворением" переадресовал это письмо своему подчиненному. В промедлении Адмиралтейства имелся свой резон: "их превосходительства", прежде чем воздать должное участникам сражения, должны были тщательно изучить их донесения.

Успех британского морского оружия в сражении у острова Гельголанд оказался единственным на протяжении первых четырех месяцев войны. Одну из первых и к тому же очень тяжелых ошибок английское командование совершило на Средиземном море. Еще в ноябре 1912 г. Тирпиц сформировал немецкий средиземноморский дивизион в составе двух новейших кораблей - линейного крейсера "Гебен" и легкого крейсера "Бреслау". "Гебен" по совокупности огневой мощи и бронирования превосходил любой корабль союзников на Средиземном море. С октября 1913 г. командование дивизионом принял решительный

и инициативный контр-адмирал Вильгельм Сушон.

Естественно, что с началом войны немецкий средиземноморский дивизион стал "предметом особых забот" со стороны союзного командования. Адмиралу Беркли Милну был отдан приказ "не спускать с "Гебена" глаз". 4 августа, за несколько часов до объявления Англией войны Германии, произошла встреча "Гебена" с "Индефатигеблом" и "Индомитеблом", которые долгое время двигались с ним параллельным курсом на дистанции артиллерийского боя. Нервы у военных моряков были напряжены до предела. По свидетельству немецкого морского офицера Германа Лорея, "Гебен" имел серьезные неполадки в силовой установке и мог развивать лишь ограниченную скорость хода. Однако британский кабинет так и не решился отдать приказ открыть огонь до истечения срока ультиматума, предъявленного Германии. С наступлением темноты противники потеряли друг друга из вида.

На следующий день, когда война была уже объявлена, "Гебен" продолжал двигаться на восток в сторону Турции, формально еще соблюдавшей нейтралитет. Тем временем английские линейные крейсера на всех парах неслись в противоположную сторону, полагая, что главная цель немцев помешать перевозке французских войск из Северной Африки в метрополию. 6 августа "Гебен", отогнав несколькими залпами два английских легких крейсера "Дублин" и "Глостер", вошел в Дарданелльский пролив.

Поначалу союзники ничего не поняли. "С тех пор как строятся военные корабли, ни одно событие не было столь неожиданным, как бегство "Гебена" и его маленького спутника "Бреслау". - писала "Нэй-вал энд Милитари Рекорд". - При одном виде легкого крейсера "Глостер" германские корабли удрали под прикрытие Дардапелл. Чем бы ни кончилась война, это событие навсегда останется непонятным; мало вероятно, чтобы германский генеральный морской штаб выступил наконец с разъяснениями и признался немецкому народу в бесславном жребии, выпавшем на долю обоих кораблей в Средиземном море".

В Лондоне и Париже потирали руки, ожидая, когда нейтральная Турция потребует, чтобы корабли Сушона покинули се территориальные воды. Тем временем в Константинополе начали происходить удивительные превращения. В описании турецкого министра Джемаль-паши они выглядели следующим образом: "Английский командующий флотом (турецким флотом. - Д. Л.) издал желаемый приказ, и все английские офицеры и матросы были сняты со службы на наших судах. Затем последовал императорский указ о назначении адмирала Сушона на пост командующего нашим флотом. На следующий день на "Гебене" и

"Бреслау", которые были переименованы в "Явуз" и "Мигилли", был поднят турецкий флаг, они вошли в стамбульский порт и стали на якорь у пристани Мода. Через несколько дней его величество султан присутствовал на маневрах турецкого флота, который включал теперь "Явуз" и "Мигилли". Невозможно описать тот энтузиазм, который охватил население Константинополя в эти дни. Все сочувствовали нашим военным приготовлениям, и ни один мусульманин не сомневался в конечной победе Германии и Австрии."

Вскоре Турция вступила в войну на стороне Германии. Большинство исследователей сходятся на том, что в истории флотов нет примера, когда бы один корабль сыграл роль, подобную той, какая выпала на долю "Гебена". Все разрушения, причиненные знаменитыми крейсерами вроде "Алабамы", бледнеют перед теми бедствиями, причиной которых стал "Гебен". Что касается его "печального жребия", то у этого линейного крейсера была, без сомнения, самая счастливая судьба из всех дредноутов кайзеровского флота. Он не только с честью прошел всю мировую войну, нанеся огромный ущерб союзникам, но и прослужил в составе военно-морских сил Турции до ...1973 г.!

20 сентября было сообщено, что контр-адмирал Трубридж отозван из Средиземного моря и отдан под трибунал по делу о прорыве немецких кораблей в Турцию. Поначалу Битти воспринял это известие достаточно спокойно и даже с некоторым злорадством: "Трубрид-жа вызывают на родину, чтобы задать несколько вопросов в расследовании о прорыве "Гебена" и "Бреслау"!!! Представляю, какие выражения там будут загибать, когда он начнет спорить со старым Арки Барки (кличка адмирала Беркли Милна на флоте. - Д. Л.) Мне очень жаль, но провалы должны быть объяснены, и со стороны Адмиралтейства совершенно справедливо и правильно настаивать на соответствующих разъяснениях".

Обстоятельства этого дела вкратце были таковы. Когда "Гебен" подходил к Дарданеллам, неподалеку находилась эскадра Трубриджа, состоящая из 4 броненосных крейсеров додредноутного типа. В общей сложности на его кораблях имелось 22 орудия калибром 9,2 дюйма (234 мм), 14 пушек калибром 7,5 дюйма (180 мм) и 20 шестидюймовок (152 мм), однако английский флагман не рискнул вступить в сражение с "Гебеном" под предлогом того, что у него был приказ "не вступать в бой с превосходящими силами противника".

По мере того как расследование вскрывало все новые подробности, отношение к этому делу на флоте менялось. "Я просто потрясен, - писал Битти, - как потрясен весь флот, тем ударом, который на него обрушился. ...Подумать только, вина за первый и пока единственный крупный провал целиком лежит на флоте. ...Я боюсь, что это позорное пятно никогда не будет стерто...". Трудно сказать, каков был бы исход сражения между "Гебеном" и броненосными крейсерами Трубриджа. Скорее всего, оно закончилось бы для них тем же, чем закончился бой у Фолклендских островов для "Шарнхорста" и "Гнейзенау", где они пытались противостоять "Инвинсиблу" и "Инфлексиблу".

Это соображение стало одной из причин довольно

снисходительного отношения трибунала к Трубриджу. Фактически он был оправдан, но нового назначения ему не предложили. До 1919г. Эдвард Трубридж прослужил военно-морским советником в Сербии. Дело не стали "копать слишком глубоко", поскольку вина высшего военно-морского командования здесь также присутствовала, и не малая. Очень болезненно переживал эту неудачу Фишер. Особенно старик злился на Беркли Милна, называя его не иначе как "Беркли Гебен". Не меньшая доля вины лежала и на Адмиралтействе, которое своими бестолковыми приказами гоняло Трубриджа и Милна по Средиземному морю взад и вперед.

Не лучше обстояло дело и в водах метрополии, где успех 28 августа вскоре был перечеркнут катастрофой, обрушившейся на британский флот 22 сентября 1914 г. Рано утром в тот день броненосные крейсера "Абукир", "Кресси" и "Хог", водоизмещением по 12 000 т, несли дозор в проходе между британскими минными полями, протянувшимися от устья Темзы до голландского берега. Они двигались 10-узловым ходом на 2-мильных интервалах, без зигзагов и без охранения из эсминцев. В 6.30 утра произошел сильнейший взрыв у правого борта "Абукира," и он начал тонуть. Подводных лодок не было видно, и все сначала предположили, что он натолкнулся на мину. В то время еще не был отдан приказ, запрещавший английским кораблям приближаться к тонущим товарищам, если подозревалось присутствие подводной лодки, и "Хог" пошел на помощь "Абукиру", но тотчас же получил две торпеды. "Абукир" затонул через 25 минут после попадания, "Хог" - через 10 минут. "Кресси" не ушел, что было бы единственно правильным решением, а оставался неподвижным, оказывая помощь находившимся в воде. Как только он дал ход, в него попала сначала одна торпеда, затем - вторая. "Кресси" перевернулся и пошел ко дну.

Столь успешная атака была осуществлена подводной лодкой "U-9" (капитан-лейтенант Отто Веддиген), водоизмещением 500 т, вооруженной 4 торпедными аппаратами. Это событие стало самым выдающимся подвигом подводной лодки в годы первой мировой войны, когда, в сущности, совсем крохотное судно с экипажем в 28 человек, отправило на дно один за другим 3 броненосных крейсера и вместе с ними 62 офицера и 1397 матросов. Еще 857 человек были подобраны голландскими пароходами "Флора" и "Титан". Победа Веддигена стала возможна скорее благодаря неправильным действиям англичан, плохой тактике и ошибкам морского штаба, который несколько дней подряд направлял злополучные крейсера в один и тот же район.

Битти тяжело переживал эту потерю, тем более что два года назад ему довелось держать свой флаг на "Абукире", и многих офицеров его команды он хорошо знал лично. "В середине ночи нам сообщили об ужасной катастрофе, постигшей "Абукир", мой прежний корабль, на котором я впервые поднял свой флаг и потому испытывал к нему особую привязанность; а также "Кресси" и "Хог" - все из моей старой эскадры. ...Три прекрасных корабля и большинство из двадцати сотен моряков потеряны. Так и должно было случиться: их (наши крейсера) не имели право посылать туда, где они были. В конце концов это было просто глупо, и я часто обсуждал ситуацию с другими, что рано или поздно их подстерегут подводные лодки или линейные крейсера, если они будут продолжать появляться на одной и той же позиции. Это было неизбежно, и данная порочная стратегия целиком на совести Адмиралтейства".

В тот же день Асквит писал Вениции Стэнли: "Мы только что получили несколько плохих вестей, я думаю, самых худших с начала войны. Три хороших и мощных крейсера, старых, но не устаревших - "Кресси" и два его собрата потоплены сегодня утром в Северном море. ...В настоящее время дела у военного флота идут не очень хорошо: около полудюжины германских крейсеров - "Эмден", "Дрезден", "Карлсруэ" и другие - рыщут по морям во всех частях света, уничтожая и захватывая английские торговые суда. Сегодня напряженность в кабинете министров достигла кульминации, когда мы узнали, что новозеландцы наотрез отказались посылать свои экспедиционные силы, которые уже погружены на транспорты и готовы к отплытию завтра или конвоированию из Веллингтона в Аделаиду, где они присоединятся к австралийскому континенту".

Между тем сдвигов в лучшую сторону не предвиделось. 15 октября все тот же Веддиген на "U-9" потопил броненосный крейсер "Хок", водоизмещением 7 350 т. Вместе с ним погибли 525 матросов. 27 октября во время ходовых испытаний у берегов Северной Ирландии на германскую мину нарвался линейный корабль "Одешес". Его агония продолжалась около 8 часов. За это время с него удалось снять всю команду, насчитывавшую свыше 1 000 человек, но корабль спасти не удалось. Он затонул во время буксировки. "Одешес" был новейшим дредноутом, водоизмещением 23 500 т и вооруженный десятью 343- мм орудиями главного калибра. Его потеря явилась чувствительным ударом для британского флота и долгое время тщательно скрывалась.

Что же тем временем происходило в Адмиралтействе? Поначалу морской министр взялся за руководство с присущей

ему кипучей энергией. Черчилль был полон оригинальных идей и новых проектов, подчас вызывавших глубокое изумление у военных моряков. 20 августа Герберт Ричмонд записал в своем дневнике: "Я действительно начинаю верить, что Черчилль не в своем уме. Начиная с прошлого понедельника вся его энергия направлена на формирование военно-морского батальона для операций на побережье, состоящего из резервистов, кочегаров, бывших машинистов, не занятых на кораблях, а также остатков морской пехоты и морских артиллеристов. Мне уже сказали (но едва ли это правда), что будет кавалерия из ополченцев. Джек Фишер будет полковником, Бересфорд и некоторые другие знаменитости вроде Уилфрида Гендерсона со злополучным Оливером - его помощниками, и еще какие-то офицеры, о которых я даже не слышал! Для чего эта сила предназначена, один бог знает. Им будет придана легкая артиллерия, а сейчас они размещены в лагерях и их тренирует буйный Уилфрид (Гендерсон. - Д. Л.). Уинстоном изобретена специальная униформа цвета хаки, но матросского покроя. Вчера ее притащили сюда и вызвали морских лордов полюбоваться. Уинстон радовался, как ребенок! И это начало великой войны, в которой все будущее зависит от правильного использования военного флота!!!"

Но, по мере того как число неудач британского флота множилось, энтузиазм Черчилля начал иссякать. За 3 месяца войны, не считая вдохновляющей стычки у острова Гельголанд, англичане могли пока записать в свой реестр одни поражения. В письме к жене Битти жаловался: "Мы только играем в войну! Мы мечемся как коты в страхе потерять жизнь, потерять корабли и рисковать. Нами правит закон паники, но пока мы не рискнем чем-нибудь, мы ничего и не достигнем!" Запись в дневнике капитан-лейтенанта Бертрама Рамсея прекрасно отразила настроения младших офицеров: "Мне очень не нравится состояние выжидания, когда враг предпринимает что-либо первым. ...Мы должны иметь наготове план, как вынудить немцев принять сражение в выгодных для нас условиях..."

Каково же было возмущение прессы и британской общественности, ожидавших, что их флот с первых же дней войны нанесет врагу решающее поражение, устроит немцам нечто вроде нового Трафальгара. Вскоре Черчилль и его первый министр лорд принц Луи Баттенберг превратились в настоящих козлов отпущения. Особенно доставалось от желтой прессы последнему. Еще в 1911 г., когда впервые был поднят вопрос о возможности назначения принца Луи первым морским лордом, были сделаны серьезные возражения из-за его принадлежности к высшей

немецкой аристократии, что в случае войны могло бы стать нежелательным обстоятельством.

Теперь худшие опасения подтвердились. Началась травля Баттенберга в бульварной прессе. Сразу вспомнили, что Баттенберги являются младшей ветвью дома Гогенцоллернов, что принц Луи через свою жену состоит в довольно близком родстве с принцем Генрихом Прусским, который, как известно, не только родной брат Вильгельма II, но главнокомандующий военно-морскими силами Германии. Естественно, что первое обвинение, предъявленное первому морскому лорду Англии, состояло в том, что он - германский шпион.

Битти в принципе не изменил хорошего отношения к Луи Баттенбергу как к человеку. Однако тема шпиономании не оставила его равнодушным. При этом рассуждения Битти пошли в весьма своеобразном направлении, поскольку адмирал был отъявленным антисемитом. Он искренне считал, что "...германский еврей Эдгар Шпеер и его германская фрау (известная австрийская скрипачка Леонора фон Штош. - Д. Л.) по всем признакам являются германскими шпионами; и их надо посадить; и таких, как они, много". Битти неподдельно возмущался, что "...все эти Шпееры, Вехтеры, Пойманы, Кассели, Опенгеймеры и прочие гогенгеймеры, все немецкие евреи вольны делать, что хотят - это невообразимо".

Черчилль прекрасно понимал, что если дела пойдут так и дальше, ему в правительстве не удержаться. Он уже давно внушал недоверие коллегам по кабинету, не говоря уже об оппозиции, своей напористостью, исключительной самоуверенностью и неудержимым стремлением к вершине политической власти. Сложившаяся критическая ситуация для морского министра вызывала у подавляющего большинства членов либерального кабинета скорее злорадство, нежели сочувствие, и ни один из них не пошевелил бы пальцем, чтобы выручить из нее Черчилля. "Морнинг Пост" уже предсказывала, что Великобританию ожидают на морях дальнейшие просчеты и катастрофы, которые в конечном счете приведут к развалу Империи, если Черчилль останется во главе Адмиралтейства.

Нужно было срочно искать выход самому. 27 октября Асквит писал своей подруге: "Перед обедом сюда пришел Уинстон в довольно мрачном настроении. Строго между мной и тобой, сегодня он пережил ужасную катастрофу на море ("Одешес" подорвался на мине), которую не смею описать из страха, что письмо попадет в чужие руки: это известно только ему и мне и долгое время должно держаться в секрете. Он уже окончательно решил, что настало время для кардинальных перемен в его

ведомстве; нашему бедному голубоглазому немцу (Баттенбергу. - Д. Л.) придется уйти...".

Таким образом, Черчилль для начала решил избавиться от своего первого морского лорда. Впоследствии пристрастный биограф Баттенберга адмирал Марк Керр напишет, что отставка его кумира стала результатом "происков некоторых высших чинов, по большей части отставных, которые всегда завидовали принцу Луи из-за его способностей, высокой репутации и любви, которыми он пользовался у подчиненных, доверия, оказываемого ему старшими офицерами в Адмиралтействе". Упрек Марка Керра явно адресован Фишеру и Уилсону, и его никак нельзя считать справедливым. Баттенберг, раздавленный травлей прессы и потоком возмущенных писем, приходивших в Адмиралтейство и правительство, уже давно искал предлога для ухода в отставку. Он, конечно же, не был никаким шпионом, и из людей, облеченных властью никто не воспринимал всерьез выдвигаемых против него обвинений. И тем не менее уход Луи Баттенберга был необходим в интересах дела. Суть сложившейся ситуации удачнее всего вскрыл виконт Эшер: "Иногда есть ощущение, что состав Адмиралтейства нуждается в переменах: личные нападки на принца Луи, сами по себе в высшей степени несправедливые, существенно продвинули дело вперед. ...Требуется более мощная движущая сила, и они ее найдут".

Флегматичная натура Луи Баттенберга совершенно не подходила для руководства морскими операциями во время войны. Здесь нужны были энергия, агрессивность, умение и желание рисковать - качества, начисто отсутствовавшие у этого аристократа. Морские офицеры, служившие в Адмиралтействе в первые месяцы войны, были просто шокированы, когда, приходя утром на службу, заставали первого морского лорда за неторопливым чтением "Тайме" в его кабинете. И это в то время, кода на морских коммуникациях шла напряженнейшая, ни на минуту не прекращающаяся борьба, требовавшая самого пристального внимания и подчас очень быстрых решений. Недаром у принца Луи, по свидетельству личного секретаря Бальфура Кеннета Янга, была кличка "Медленный Конкур".

Теперь Черчиллю срочно нужен был человек, приход которого в Адмиралтейство смог бы изменить положение. Идея о возвращении Фишера в Адмиралтейство, по-видимому, неоднократно посещала морского министра с начала войны. "Теперь мне предстояло найти преемника, и моя мысль работала в одном и только одном направлении". Фишеру тогда было уже 73. Но это обстоятельство не смущало Черчилля: "Лорд Фишер частенько заглядывал в Адмиралтейство, и я украдкой наблюдал

за ним, пытаясь оценить его физическое самочувствие и умственные способности. Ни то, ни другое не вызывало ни малейшего сомнения". В состав Совета Адмиралтейства был включен и Артур Уилсон, хотя и без предоставления ему какой-либо официальной должности. Итак, решено - Луи Баттенберга заменят "два хорошо ощипанных цыпленка, один 74, другой - 72 лет...".

Назначение Фишера первым морским лордом было благожелательно встречено практически во всех политических и военных кругах Великобритании. Возвращение Фишера в Адмиралтейство также получило одобрение практически всех крупных периодических изданий, за исключением только "Морнинг Пост".

Большинство офицеров флота выразили удовлетворение, в том числе те их них, которые относились к старому адмиралу достаточно критически. Даже такой скептик, как Герберт Ричмонд записал в дневнике: "Буксир" (сэр Артур) Уилсон включен в Совет или штаб в каком-то качестве, поэтому я теперь надеюсь, что у нас будет больше жизни и конкретных дел вместо пассивной обороны. ...Теперь под руководством Дж. Ф. это будет сделано так, как должно было быть сделано пару месяцев назад".

Битти, которого также трудно заподозрить в особых симпатиях к Фишеру, писал по поводу назначения последнего: "Это лучшее, что они могли сделать, но мне бы хотелось, чтобы он был на десять лет моложе. В нем по-прежнему сильны служебное рвение, энергия и решительность, помноженные на низкое коварство, что как раз и необходимо в данный момент. Ему также присущи смелость и готовность взять на себя любую ответственность. Он сделает свою позицию прочной и наложит на Адмиралтейство и Уинстона свою тяжелую руку. У него есть патриотизм и твердая вера в хорошие качества флота, что он может сделать что угодно и дойти куда угодно, и, слава богу, мы изменим наши методы в пользу мощной наступательной политики".

Одновременно с приходом Фишера в Адмиралтейство были сделаны и другие важные кадровые перестановки. Как уже говорилось, вместе с Фишером в военно-морское ведомство был приглашен и Артур Уилсон. Черчилль хотел предложить ему достаточно высокий пост, но Уилсон отказался, пожелав действовать как лицо неофициальное и отказавшись даже от денежного вознаграждения. Он давал совет, когда его спрашивали, и впоследствии принял участие в разработке некоторых морских операций. Уилсон и новый секретарь Черчилля по делам флота Чарльз де Бартолме оказались очень

полезными в составе генерального морского штаба. Особенно это относится к последнему. Бартолме был весьма компетентным профессионалом и оказался незаменим в качестве штабного офицера. Этот военный моряк имел разительное сходство с Наполеоном, не только чисто внешнее, но и некоторыми своими манерами.

Большие проблемы в Адмиралтействе создавал Доветон Стэрди, которого Черчилль еще до войны поставил во главе генерального морского штаба. Стэрди был необычайно упрям и своенравен, всякий профессиональный совет, идущий в разрез с его мнением, он воспринимал как личное оскорбление. Именно Стэрди упрямо не желал менять порочную тактику направлять большие крейсера на боевое дежурство несколько раз подряд в один и тот же район. Потопление немецкой подводной лодкой "Хока" и 3 крейсеров типа "Кресси" в значительной мере лежало на его совести. Плавсостав был крайне недоволен его руководством. "Стэрди был одним из проклятий флота (в качестве начальника штаба), - писал Битти. - Он несет главную ответственность за все наши катастрофы на море, и Фишер воздал ему должное, выгнал его. Больше всего я сожалею, что он вообще предложил ему другое назначение". Заметим, что до этого Битти нигде не имел личных столкновений со Стэрди, и потому его свидетельство может рассматриваться как вполне непредвзятое. Фишер также склонен был возлагать на Стэрди ответственность за большинство "преступных глупостей", совершенных в начале войны. В любом случае Фишер, в качестве первого морского лорда, никогда не потерпел бы старого бересфордовца Стэрди в качестве начальника морского штаба.

5 ноября начальником штаба (вице-адмиральская должность) назначили контр-адмирала Генри Оливера. Это был неутомимый трудяга, обычный рабочий день которого длился по 14 часов, без праздников и выходных. По свидетельству современников, у Оливера начисто отсутствовало честолюбие и стремление к лидерству. Но ему был присущ здравый смысл, и во многих отношениях он обладал выдающимися качествами. На флоте Оливер считался хорошим моряком и имел репутацию "старой мудрой черепахи". Новый начальник штаба прославился своим немногословием, во всяком случае, без необходимости он старался не высказываться, всегда сохраняя на лице непроницаемое выражение. Кличка "Манекен", которой наградили его в Адмиралтействе, говорит о многом. Оливер также имел репутацию самого неопрятно одетого офицера на Королевском Флоте!

На этих людей была возложена задача добиться коренного

перелома в военных действиях на море. Решающую роль здесь, несомненно, сыграл Фишер, и его приход в Адмиралтейство оказался очень своевременным. Конечно, было бы ошибкой утверждать, что возвращение Фишера в качестве первого морского лорда обрадовало на флоте всех. Адмирал Уэстер-Уэмисс квалифицировал эту новость как "ужасающую". Его пугало, что старик сразу же займется внутренними интригами и преследованием своих недоброжелателей. Уэмисс также предсказывал, что Черчилль и Фишер не сработаются. "Они вначале будут страшно довольны друг другом, но только до первых разногласий по какому-либо вопросу, скорее всего, по поводу того, кто из них будет N 1, и тогда они начнут интриговать друг против друга."

Предсказания Уэмисса сбылись очень быстро. Фишер, пользовавшийся дурной славой из-за насаждения шпионажа, слежки и доносительства на флотах и эскадрах в свою бытность первым морским лордом в 1904-1910 гг., вновь взялся за старые привычки. Кстати сказать, отношения между Фишером и Битти как-то сразу не сложились. До войны им непосредственно сталкиваться не приходилось. Однако пост командующего эскадрой линейных крейсеров сразу сделал Битти заметной фигурой. Фишер, всегда придававший большое значение рекламе и освещению действий флота в прессе, по возвращении в Адмиралтейство распорядился направить на "Лайон" известного журналиста и военно-морского обозревателя Филсона Янга. Последний уже давно добивался такой возможности, но Битти всякий раз находил предлог, чтобы ему отказать: "Я получил очередное письмо от Филсона Янга. Право, не знаю даже, что ему ответить, но здесь у меня для него места нет, хотя, если он правильно разыгрывает свою карту, пользуясь дружбой с Фишером, он своего добьется. Почему бы ему не записаться добровольцем в королевский военно-морской резерв, - должен ведь кто-то и туда идти, - тогда он мог бы присоединиться к морской бригаде Уинстона". В конечном итоге Янг получил желанное разрешение находиться на "Лайоне" и сопровождать эскадру в походах.

Перед отъездом Янг был принят Фишером. Состоявшийся между ними диалог, а точнее монолог, произведенный первым морским лордом, настолько запал журналисту в душу, что впоследствии он воспроизвел его в своей книге о линейных крейсерах дословно: "Все говорят мне, что он первоклассный парень. Я навещал его (Битти. - Д. Л.) на борту "Лайона" и Спитхэде в июле. Что ж, вам предстоит очень увлекательно провести время. Вы направляетесь, пожалуй, на самое интересное

соединение флота, и вам, без сомнения, предстоит быть в центре всего, чтобы не случилось". Затем, после паузы: "Да, всегда есть что узнать от увиденного свежим взглядом. Посторонний человек зачастую видит гораздо больше, чем профессионал. Если вы услышите что-нибудь интересное или вам покажется что-то не так - черкните мне строчку; вы всегда сможете послать мне письмо с адмиралтейской почтой, пометив его "лично", и никто его не прочтет". Таковы были слова старика, и, признаться, мое сердце екнуло, когда он их произнес". Когда Янг прибыл на "Лайон", он слово в слово передал разговор Битти. Излишне говорить, что это не прибавило симпатий последнего к Фишеру.

5 ноября Битти получил первое известие о катастрофе, постигшей английский флот в сражении под Коронелем. "Только что получил новость о бое в Тихом океане. Бедный старый Крэдок понес большие потери, утратил "Монмаут" и чуть не потерял "Гуд Хоуп", но я думаю, что ему удалось нанести серьезные повреждения вражеским кораблям. Я не могу этого понять. Немцы сконцентрировали силы двух больших крейсеров и трех малых против его соединения; "Гуд Хоуп" не мог противостоять двум германским крейсерам; "Монмаут" явно слабее любого из них, а "Глазго" вообще легкий крейсер. Я боюсь, он закусил удила и не стал дожидаться подкреплений в лице "Канопуса". Он храбрый малый, и я уверен, что он дал славный бой, но в наши дни никакая храбрость не возместит технического отставания, если только вражескими кораблями не командуют полные дураки. Он заплатил за свою ошибку, но, вне всякого сомнения, лучше сражаться и понести потери, чем отказаться от боя при таких обстоятельствах. Капитан III ранга Дэрли, служивший у меня лейтенантом на "Куин", был на "Гуд Хоуп". Надеюсь, с ним и старым Китом (Крэдоком. - Д.Л) все в порядке...". В тот момент Битти еще не знал об истинных размерах поражения.

Вне европейских вод Германия в 1914г. располагала только одним значительным соединением - эскадрой на Дальнем Востоке под командованием вице-адмирала Максимиллиана фон Шпее, базировавшейся на Цзяочжоу. Германская Восточно- Азиатская эскадра состояла из 6 боевых единиц: два однотипных броненосных крейсера "Шар-нхорст" и "Гнейзенау" (водоизмещением по 11 450 т, скорость хода 22 узла, вооруженных восемью 210-мм и шестью 152-мм пушками) и трех легких крейсеров - "Эмден", "Нюрнберг" и "Лейпциг".

В преддверии военного столкновения с Англией фон Шпее увел свою эскадру на секретную базу в бухте острова Паган Марианского архипелага в западной части Тихого океана. Несмотря на высокие боевые качества германских броненосных

крейсеров, отличную выучку их комендоров, известную на всем Дальнем Востоке, эскадра фон Шпее подвергалась большому риску. Хотя никто из союзников не знал, где находится немецкое соединение, неподалеку от него крейсировали большие силы англичан под командованием вице-адмирала Мартина Джерама. После вступления в войну Японии следовало также ожидать, что в охоте на фон Шпее примут участие и мощные японские эскадры.

13 августа на Пагане состоялось совещание германских офицеров, после которого фон Шпее решил вести свои силы к побережью Чили, выделив "Эмден" для действий против торговли англичан и их союзников в Индийском океане. Франко-бельгийская граница уже полыхала сплошной цепью ожесточенных сражений, когда за 30 тыс. км от Европы из бухты острова Паган цепочкой вышли 5 крейсеров и 8 угольщиков фон Шпее. Все корабли держали самую экономичную скорость - 10 узлов. Эскадра собиралась пересечь Тихий океан по диагонали - более 18,5 тыс. км. Тяжелые крейсера сжигали 100 т угля в сутки, легкие - 50. Фон Шпее предусмотрел переход без стоянок и загрузки угля на суше.

12 октября германская эскадра подошла к острову Пасхи. Там к ней присоединились легкий крейсер "Дрезден" и еще 3 угольщика. На острове работала британская археологическая экспедиция, но англичане не подозревали, что немецкую эскадру лихорадочно ищут. Фон Шпее также не причинил археологам вреда. 18 октября германские корабли снялись с якоря и двинулись к чилийским берегам, навстречу успеху, который подготовил им своими распоряжениями начальник генерального морского штаба Доветон Стэрди.

Путь немцев в Южную Атлантику преграждала английская эскадра адмирала Кристофера Крэдока. Она состояла из 2 броненосных крейсеров - "Гуд Хоуп" (14 000 т, 22 узла, два 234-мм орудия, шестнадцать - 152-мм) и "Монмаут" (9 000 т, 22 узла, шестнадцать - 152-мм), легкого крейсера "Глазго" и вооруженного парохода "От-ранто", имевшего ничтожную боевую ценность. Боеспособность английского соединения была очень низка, так как команды броненосных крейсеров состояли из резервистов и были укомплектованы только перед самой войной. Прицельные приборы устарели, "Гуд Хоуп" и "Монмаут" с начала войны не проводили серьезных артиллерийских учений, кроме повседневных занятий при орудиях. Посылать эту эскадру против призовых артиллерийских кораблей германского флота, каковыми являлись "Шарнхорст" и "Гнейзенау", было ошибкой, которая имела самые гибельные последствия. Правда, на помощь Крэдоку направили старый броненосец "Канопус". Годность такого

слабого устаревшего корабля для совместных действий с крейсерской эскадрой вызывает большие сомнения, но думается, что броненосец мог бы сослужить Крэдоку хорошую службу.

В результате большого количества противоречивших друг другу распоряжений, отданных английскому адмиралу Черчиллем и Стэрди, Крэдок, не дожидаясь "Канопуса", двинулся навстречу немецкой эскадре. Английские корабли шли на север вдоль чилийского побережья. 1 ноября ближе к вечеру противники увидели друг друга и пошли на сближение. На море было сильное волнение, дул холодный южный ветер, вдали на востоке виднелись неясные очертания горных вершин Анд. Высокие волны перебрасывали воду и брызги через палубы кораблей, испытывавших сильную качку.

Английский флагман рассчитал свою позицию таким образом, чтобы держать немецкую эскадру между своими кораблями и берегом. Заходившее солнце хорошо освещало германские крейсера, и его лучи били в глаза немецким комендорам, мешая им прицелиться. Однако к моменту открытия огня, когда солнце село за горизонт, корабли фон Шпее слились с темными силуэтами гор, а очертания британских крейсеров, напротив, резко выделились на ярком фоне закатного неба.

В 19.30 германская эскадра открыла огонь с дистанции 55 кабельтовых (около 10 км), англичане ответили с некоторым опозданием. Отлично натренированные комендоры "Шарнхорста" накрыли "Гуд Хоуп" уже с третьего залпа и сразу вывели из строя систему управления артиллерийским огнем. С момента накрытия немцы давали залпы каждые 15 сек. Английские крейсера стреляли через 50 сек. и полных залпов всем бортом замечено не было. Вскоре положение британской эскадры стало безнадежным. Через 40 минут после начала боя фон Шпее снизил ход и начал уменьшать артиллерийскую дистанцию. Бой превратился для немцев в учебную стрельбу по мишеням. В 19.50 после попадания тяжелого снаряда между второй и третьей трубой "Гуд Хоупа" оттуда поднялся столб пламени выше его мачт и шириной 20-30 м. Крейсер все еще держался на воде, и его героическая команда вела безнадежный бой. В течение нескольких минут немцы стреляли в него с расстояния около 4 км. Затем они скрылись в темноте. "Гуд Хоуп" пошел ко дну, унося с собой британского адмирала и около 1000 человек команды.

Судьба "Монмаута" также была печальной. В 19.40 с громадным пожаром на баке, поражаемый каждые четверть минуты германскими залпами, он выкатился из строя и, не прекращая огня, начал оседать на корму. В 21.28 "Монмаут" с развевающимся флагом перевернулся и пошел ко дну. Что

касается "Отранто", то он, хотя и не получил никаких приказаний, в самом начале боя покинул колонну и начал отходить к западу, а затем скрылся. Легкий крейсер "Глазго" счастливо отделался 6 попаданиями. В 20.00 он прекратил огонь и ушел на запад. Его командир рассудил здраво, отказавшись принести в жертву свой корабль и свою команду. С "Гуд Хоупа" и "Монмаута" не спасся ни один человек.

Когда занялась заря следующего дня, фон Шпее увидел вокруг только пустынное море. Только тогда командующий приказал поднять сигнал: "Одержана блестящая победа, за которую я благодарю и поздравляю команды". Германские корабли пострадали очень мало. Флагманский "Шарнхорст" получил только 2 попадания малокалиберными снарядами. Ни один человек из его команды не был даже задет. В "Гнейзенау" англичане попали 4 раза, на нем 2 матроса получили ранения. Англичанам это сражение стоило гибели 2 броненосных крейсеров и 1 654 офицеров и матросов. Уничтожение этих кораблей ничем не было компенсировано: никаких потерь или повреждений немцы не понесли. Репутация британского флота жестоко пострадала, когда стало известно, что германские корабли отделались так легко, уничтожив своих противников невероятно быстро.

4 ноября Черчилль получил телеграмму о результатах сражения под Коронелем. 5 ноября члены кабинета министров только качали головами, выслушивая объяснения военно-морского ведомства. Черчилль утверждал, что им были приняты все меры для обеспечения превосходящих сил под командованием Крэдока, но авантюристическая натура последнего толкнула его совершить столь опрометчивый шаг. Морской министр решительно стоял на своем: "Таким образом, я не могу возложить ни малейшую долю ответственности на Адмиралтейство за то, что произошло". Крэдок уже на дне, иначе его следовало отдать под трибунал. Все это серьезно подорвало авторитет флота. Фельдмаршал Китченер был просто обескуражен - о чем думал этот адмирал? "Как это похоже на Черчилля, обвинять во всем Крэдока, который погиб вместе со своим кораблем и теперь уже ничего прояснить не сможет", - размышлял Ллойд Джордж.

Битти тяжело переживал гибель Крэдока, с котором ему довелось бок о бок сражаться в Китае: "Бедный старый Кит Крэдок отошел в лучший мир. Он принял славную смерть, но лучше бы это была победа, а не поражение. ...Видел недавно Трубриджа, судимого теперь трибуналом. Если бы он оказался на месте Кита, а Кит на Средиземном море, мы бы сейчас имели совсем другой исход". Битти признавал опрометчивость решения Крэдока

принять бой с превосходящими силами противника, но при этом он совершенно справедливо полагал, что значительная доля вины за поражение под Коронелем лежит на Адмиралтействе. "Мне будет любопытно посмотреть заявление Уинстона по поводу катастрофы в Тихом океане, которое, как сообщил премьер-министр, он собирается опубликовать. Боюсь, он постарается взвалить всю вину на бедного Кита Крэдока, что было бы абсолютно несправедливо. Это и есть тот самый случай, который лучше всего подтверждает плохое руководство со стороны Адмиралтейства. Случилось то, что они просто не знали, где находятся "Шарнхорст" и "Гнейзенау", и им не хватило смелости признаться в этом". "Я серьезно начинаю думать, что в Адмиралтействе все окончательно сходят с ума; а что еще можно ожидать от двух стариков старше 70 лет, которые работают в компании с таким неуравновешенным индивидом, как Уинстон". Последствия сражения под Коронелем самым непосредственным образом коснулись эскадры линейных крейсеров.

Положение, сложившееся на океанских коммуникациях, нужно было срочно исправлять. Эскадра фон Шпее, обогнув мыс Горн, уничтожила бы все английское судоходство в Южной Атлантике. Под угрозой гибели оказались многочисленные транспорты с войсками, находившиеся в тот момент у побережья Южной Африки. 4 ноября пришел приказ "Инвинсиблу" и "Инфлексиблу" принять полный запас угля и проследовать в Берхэйвен, поскольку "они срочно требуются для заграничной службы". Фишер решил направить их к Фолклендским островам. Командиром соединения был назначен вице-адмирал Стэрди, которому таким образом была предоставлена возможность самому исправить ошибки, допущенные им на посту начальника генерального морского штаба.

В тот момент на английских крейсерах шел текущий ремонт. Стэрди доложил Фишеру 9 ноября, что ближайший срок, когда его корабли смогут отправиться в путь - 13 ноября, пятница. До этого рабочие не успеют закончить кладку перемычек из огнеупорного кирпича между котлами "Инвинсибла". Сообщить такое морскому волку старой закалки! Нужно быть полным идиотом, чтобы отплывать 13-го, да еще в пятницу! Последовало распоряжение первого морского лорда: эскадре отбыть в среду 11-го. Вместе с командой на "Инвинсибле" отправилась бригада рабочих, которые должны были закончить ремонт в пути. Одновременно Фишер отправил линейный крейсер "Принсес Ройял" в Карибское море на тот случай, если бы фон Шпее решил повернуть назад и пройти Атлантику через Панамский канал. Приняв такое решение, Фишер сильно рисковал. По подсчетам

профессора А. Д. Мардера, после гибели "Одешесса" и отправки в Южную Атлантику 3 линейных крейсеров в первой половине ноября 1914 г. германскому Флоту Открытого моря предоставилась лучшая за всю войну возможность помериться силами с британским флотом в наивыгоднейших для себя условиях.

Битти был крайне обеспокоен таким ослаблением своей эскадры. 13 ноября он направил Джеллико докладную записку, в которой указывал на недопустимость такого разделения сил. В водах метрополии британский флот теперь располагал только 3 полностью боегото-выми линейными крейсерами ("Лайон", "Куин Мэри", "Нью Зелад"), которым противостояли 4 германских линейных крейсера, подкрепленные "Блюхером". Правда, имелся еще "Тайгер", но он только что вступил в состав флота и был не готов к участию в боевых действиях. Командующий флотом полностью разделял опасения Битти. Он еще ранее направил рапорт первому морскому лорду: "Я считаю, что решение о выделении из состава флота еще одного линейного крейсера должно быть пересмотрено". Однако первый морской лорд остался непреклонен, и последующие события подтвердили его правоту и оправданность риска, на который он пошел.

Черчилль все же счел уместным написать Битти успокоительное письмо: "Дорогой Битти! Надеюсь, что в ближайшем будущем ваша эскадра будет усилена возвращением одного заблудшего кота ("Принсес Ройял". - Д. Л.), а вдобавок еще получите более могущественного хищного зверя - "Куин Элизабет". Но и сейчас вы можете смело смотреть в лицо обстоятельствам. "Дерфлингер" такой же новый, как и "Тайгер", и из них двоих, я нисколько не сомневаюсь, что победит "Тайгер"". Но все обещания Черчилля оказались пустыми словами. "Принсес Ройял" разрешили вернуться только после того, как были получены известия о результатах сражения у Фолклендских островов. Заполучить "Куин Элизабет" Битти также не удалось. Она вступила в состав флота только в феврале 1915 г. и сразу же была направлена в Средиземное море обеспечивать прикрытие старым броненосцам, штурмующим Дарданелльский пролив.

Упрямый Стэрди не посчитал нужным в точности исполнить приказ Адмиралтейства: "следовать к Фолклендским островам со всей возможной поспешностью". Вместо 3 декабря, по расчетам морских лордов, "Инвинсибл" и "Инфлексибл" прибыли в Порт-Стэнли только в 10.30 утра 7- го. Прежде чем начать поиски немецкой эскадры, линейные крейсера должны были срочно пополнить свои запасы топлива. Рано утром 8 декабря угольщик был подан для "Инвинсибла," и он начал грузиться. Вслед за ним

к погрузке приступил и "Инфлексибл".

Тем временем эскадра фон Шпее, разгромив соединение Крэдока, продолжала медленно двигаться на юг. По пути немцы захватили канадский пароход с грузом кардифского угля, который был очень кстати. Отконвоировав канадца в уединенную бухту Огненной Земли, уголь перегрузили на германские крейсера. Это заняло несколько дней, и до 6 декабря фон Шпее не мог продолжать плавание. Случайность задержала его как раз на столько времени, сколько потребовалось англичанам, чтобы достигнуть района действий.

Во время совещания офицеров германской эскадры относительно плана дальнейших действий командующий выдвинул в качестве первоочередной задачи нападение на Фолклендские острова с целью уничтожения английской базы в Порт-Стэнли. Некоторые офицеры, в том числе командир "Гнейзенау" Меркер, считали, что было бы разумнее избегать Фолклендских островов, но фон Шпее настаивал на своем опрометчивом решении. Выполнение операции было возложено на "Гнейзенау" и "Нюрнберг".

В 8.30 утра два германских крейсера, приблизившись к Порт-Сэнли, увидели низкие холмы, окаймлявшие гавань с юга, и поднимающийся дым. По мере их приближения дым становился все гуще и гуще, так что над всей гаванью навис черный туман. Это обстоятельство не встревожило немцев: они приписали его тому, что англичане уничтожают склады топлива. В 9.25, когда "Гнейзенау" приблизился на дистанцию огня, перед ним взметнулись два водяных столба, и из гавани донесся грохот выстрелов тяжелых орудий. Это открыл огонь "Канопус". Меркер, полагавший, что имеет дело только со старым тихоходным броненосцем, нисколько не смутился. Однако несколько минут спустя немцы увидели "роковые" треногие мачты линейных крейсеров, двигающихся в гавани по направлению к морю. Германский флагман поднял сигнал: не вступать в бой и уходить на северо-восток полным ходом.

Как только Стэрди доложили о приближении к Порт-Стэнли двух вражеских крейсеров, он тут же отдал приказ прекратить погрузку угля, приготовиться к бою и поднять якоря. В начале 11-го часа оба линейных крейсера уже вышли из гавани. Видимость была изумительной; море спокойное и ослепительно голубое; дул легкий северо-западный ветер. В 10.20 на флагмане подняли сигнал "общей погони". Английским линейным крейсерам потребовалось некоторое время, прежде чем они смогли развить свой ход до полного и сблизиться с немецкими кораблями на дистанцию артиллерийского огня. Около 13.00 рявкнули

двенадцатидюймовки "Инвинсибла". С расстояния 14,5 км он выпустил несколько снарядов по "Лейпцигу", замыкавшему германскую кильватерную колонну. После этого фон Шпее отдал приказ своим легким крейсерам рассредоточиться и уходить. "Нюрнберг", "Лейпциг" и "Дрезден" повернули на запад и дали полный ход. Английские легкие крейсера "Кент", "Корнуэлл" немедленно пустились за ними в погоню. С этого момента сражение распалось на несколько очагов.

Германский адмирал решил дать бой только своими броненосными крейсерами. Поскольку "Шарнхорст" и "Гнейзенау" не могли развить более 18 узлов, избежать сражения было невозможно. Стэрди не стал немедленно сближаться на дистанцию решительного боя, на которой расход боеприпасов был бы наименьшим и которая обеспечила бы ему быструю победу. Он знал о высокой артиллерийской репутации двух своих противников и хотел избежать даже малейших повреждений своих линейных крейсеров. В бою на предельной дистанции риск для кораблей Стэрди отсутствовал вовсе, но зато расход снарядов почти наверняка должен был быть огромным.

Сначала "Инвинсибл" стрелял по "Гнейзенау", а "Инфлексибл" - по "Шарнхорсту", поменявшись целями, когда германские корабли изменили свое расположение. Комендоры "Шарнхорста" с третьего залпа попали в "Инвинсибл". Когда дистанция уменьшилась до 11 км, немцы ввели в дело и 152-мм орудия. Стэрди увеличил дистанцию до 14 км, а затем вышел за пределы артиллерийского огня. Около 14.00 обе стороны прекратили стрельбу. Фон Шпее в последний раз попытался спасти свои корабли: он круто повернул на юг, направляясь в воды, где можно было ожидать туманов, шквалов и пасмурной погоды. В первой фазе боя стрельба англичан оказалась исключительно плохой. "Шарнхорст" и "Гнейзенау" получили только по два попадания, и ни один из них не был серьезно поврежден. Разрушительная сила английских 305- мм снарядов оказалась гораздо меньше, чем можно было ожидать.

Примерно через час англичане снова пошли на сближение и возобновили стрельбу. Бой сделался жарким, дистанция вновь уменьшилась до 11 км. "Гнейзенау", который в начальный период боя потерял только 1 убитого и 10 раненых, теперь жестоко страдал. Весь его корпус вздрагивал от ударов тяжелых снарядов, в нескольких местах одновременно полыхали пожары. Вскоре стал явственно заметен крен на левый борт. "Шарнхорст" также страдал от огня. Огромные водяные столбы от падавших в воду 305-мм снарядов заливали пробоины в бортах германских крейсеров, не давая пожарам полностью охватить их. Стрельба

англичан была бы точнее, если бы Стэрди не держал "Инфлексибл" в густом дыму флагманского корабля.

В начале 4-го стало ясно, что "Шарнхорсту" приходит конец: он сильно осел, на верхней палубе бушевало пламя. Тем не менее на нем развевался германский флаг, и он продолжал энергично стрелять уцелевшей артиллерией. Англичане были поражены стойкостью немцев, регулярностью и быстротой залпов. В 16.00 Шпее в пылу боя успел просигналить Меркеру, что последний был прав, высказавшись против нападения на Фолклендские острова, и приказал "Гнейзенау" уходить, если он сможет. После этого адмирал повернул свой флагманский корабль и пошел на англичан. Уцелела только одна из четырех труб "Шарнхорста", он имел большой и все возрастающий крен на правый борт, его корма была охвачена пламенем. В 16.04, дав последний залп из носовой башни, он стал медленно переворачиваться, короткий промежуток времени пролежал на борту с вращающимися винтами и наконец скрылся под водой носом вперед.

Так как бой продолжался, британские крейсера не могли оказать помощь команде "Шарнхорста". К тому же вода была настолько холодна, что едва ли немецким морякам можно было чем-нибудь помочь, даже если бы рядом не было "Гнейзенау". Таков закон морской войны - сначала уничтожить противника и только после этого спасать людей. Конец "Гнейзенау" был не менее трагичен. Англичане уже вели спокойную размеренную стрельбу, напоминавшую прицельный огонь по мишеням. Вскоре одним из попаданий был поврежден рулевой привод, и "Гнейзенау" начал описывать циркуляции. Его сопротивляемость ужасающему огню была поразительна. Особенно надо отметить, что ни на одном из германских крейсеров не произошло взрыва боеприпасов, какие случились на кораблях Крэдока. Около 17.30 он еще держался на воде в виде разбитого остова, большая часть его кочегарок была затоплена, все пушки, кроме одной, приведены в негодность, боезапас почти иссяк, на палубе бушевали пожары. Около 600 человек из команды "Гнейзенау" были убиты.

Англичане прекратили огонь и начали подходить к "Гнейзенау" медленно и осторожно, поскольку на нем все еще развевался германский военный флаг. В 17.40 оставшиеся в живых собрались на груде железного лома - все что осталось от надстроек и палубы германского крейсера. В тишине, наступившей после грохотов боя, прозвучало троекратное "ура," и корпус "Гнейзенау" стал опрокидываться на правый борт. Меркер отдал приказ открыть кингстоны и потопить корабль. "Гнейзенау" еще некоторое время лежал вверх килем, а затем исчез,

погружаясь кормой вперед.

Хотя в южном полушарии стояло лето, вода в этом районе Атлантики сильно охлаждается айсбергами и холодными течениями, идущими от Антарктиды. Ее температура не превышала 6 градусов выше нуля. Из команды "Гнейзенау" не спасся ни один человек. Общие потери германской эскадры составили 2000 матросов и офицеров. В числе погибших были фон Шпее и один из его сыновей (другой погиб на "Нюрнберге") и оба командира германских броненосных крейсеров. Незадолго перед тем как "Гнейзенау" начал тонуть, погода изменилась - пошел мелкий дождь. Если бы он начался двумя-тремя часами раньше, возможно, германским крейсерам удалось бы ускользнуть. Данный факт показывает опасность промедления решительного удара, которое допустил английский адмирал. Как известно, Стэрди, начав погоню рано утром, в 11.00 отдал приказ замедлить ход и команде приступить к завтраку.

Что касается легких крейсеров, то англичане после погони, длившейся несколько часов, настигли и потопили "Лейпциг" и "Нюрнберг". "Дрездену" удалось ускользнуть. В конце концов он был застигнут двумя английскими крейсерами в уединенной бухте чилийского побережья и уничтожен. Но случилось это только 14 марта 1915 г. Легкий крейсер "Бристоль" и вооруженный пароход "Македония" получили приказ от Стэрди потопить транспорты, сопровождавшие эскадру фон Шпее. Английские корабли довольно быстро обнаружили два германских вспомогательных судна - "Баден" и "Санта-Изабель" - с грузом нефти, угля и различных припасов. Все это отлично пригодилось бы Стэрди, но старший из британских командиров ничего не доложил флагману и бездумно выполнил приказ, пустив ко дну оба этих ценных приза. Так неудачно кончился день, отмеченный крупным успехом англичан.

Донесение Стэрди о полной победе у Фолклендских островов в Англии вызвало бурю ликования. Больше всех, наверное, радовался Черчилль. Щедрый на похвалы, когда дела шли хорошо, он от души поздравил Фишера - события в Южной Атлантике явились яркой демонстрацией его счастливой звезды. Последняя германская эскадра за пределами Северного моря была уничтожена. "Бедный старый Кит Крэдок отомщен, - писал Битти, - а "Шарнхорст", "Гнейзенау" и "Лейпциг" потоплены эскадрой Стэрди. Воистину, пути Провидения неисповедимы, ибо Стэрди единственный человек, кто нес ответственность за разгром бедного старого Кита, так как он послал слабую эскадру в безнадежное сражение. Победа должна была принадлежать Крэдоку, если бы они сделали то, что давно должны были сделать

- послать ему в помощь "Инвинсибл" и "Инфлексибл". Теперь победа принадлежит старому Фишеру и никому другому...".

Битти тщательнейшим образом изучил все детали Фолклендского сражения по донесениям Стэрди и командиров кораблей. Любопытство адмирала было далеко не праздным - "Инвинсибл" и "Инфлексибл" были кораблями его эскадры, а бой у Фолклендских островов - первым правильным эскадренным сражением, в котором приняли участие линейные крейсера. Сражение, разыгравшееся между главными силами, было боем кораблей неравноценных по классу и потому не представляло большого интереса с точки зрения тактики. Англичане имели подавляющее превосходство в скорости, артиллерии и водоизмещении. Своим успехом они в значительной степени были обязаны Фишеру, который приготовил такой потрясающий сюрприз для германского командования и сумел смело использовать свои ресурсы. Отправка линейных крейсеров была, без сомнения, одним из самых выдающихся маневров за всю войну, и она принесла британскому флоту решительную победу в эскадренном бою.

Однако в Фолклендском сражении Битти обнаружил несколько настораживающих моментов. Прежде всего, это огромный расход 305-мм снарядов линейных крейсеров - 1174 (из которых 285 бронебойных). Сражение велось на большой дистанции (в среднем 12 000 м) и на высоких скоростях - параметры современного морского боя, в условиях которого Битти пытался обучать свою эскадру во время маневров в 1913-1914 гг. Подсчитать же точное число попаданий в "Шарнхорст" и "Гнейзенау" не представлялось возможным. Предположительно, каждый из них получил не менее 40. В "Инвинсибл" немцы попали 22 раза, из них двенадцать - 210-мм снарядами. Зато "Инфлексибл" отделался только тремя попаданиями. На обоих кораблях только 1 матрос был убит и 4 ранены. Столь удручающие результаты артиллерийской стрельбы линейных крейсеров явилось красноречивым свидетельством серьезных дефектов существующей системы управления артиллерийским огнем. Однако никаких конкретных шагов по их устранению предпринято не было.

Впоследствии многие военно-морские историки будут утверждать, что бой у Фолклендских островов явился крупнейшей победой британского флота со времен Трафальгарского сражения. Наверное, оно стало последним сражением надводных кораблей XX века, больше всего напоминавшим времена Нельсона: его исход от начала до конца решила корабельная артиллерия, без использования торпед, морских мин, авиации или подводных

лодок.

Глава 3.
Великий Ютландский скандал
(1915-1916 гг)

И пусть никто не ждет
Ни лавров, ни награды,
Но знайте, день придет:
От равных вам дождетесь
Вы мудрого суда
И равнодушно взвесит
Он подвиг ваш тогда
Р. Киплинг

К концу 1914 г. активность германского военного флота в Северном море начала возрастать. В самом начале войны верховное морское командование Германии сочло, что Флоту Открытого моря в течение некоторого времени будет предпочтительнее избегать пробы сил в решающем сражении с британским флотом. Соотношение сил по тяжелым кораблям для немцев было слишком неблагоприятным. Однако стратеги из германского генерального морского штаба рассчитывали путем активного использования подводных лодок и миннозаградительных операций нанести такие потери английскому флоту, которые, если и не изменят соотношения сил в Северном море, то по крайней мере ликвидируют слишком большой отрыв англичан в главном виде морского оружия. "Целью операций будет нанесение потерь британскому флоту путем нападения на его корабли, несущие дозор или блокирующие Гельголандскую бухту, или же путем вынесенных вплоть до берегов Британии наступательных миннозаградительных операций и, если возможно, наступательных действий подводных лодок. После того как равенство сил будет таким образом обеспечено, наш флот, когда все его силы будут сосредоточены и готовы к действию, должен добиться боя при благоприятной обстановке. Если благоприятный случай для боя предоставится раньше, его необходимо использовать".

Однако избранная тактика на протяжении первых трех месяцев войны принесла германскому командованию только разочарование. Но для решающей пробы сил между английскими и германскими дредноутами отсутствие или присутствие 4 устаревших броненосных крейсеров не имело никакого значения. Действия минных заградителей оказались несколько более успешными. В октябре на германской мине подорвался и затонул новейший дредноут "Одешес". Однако это была скорее

случайность, нежели закономерность. Многочисленные минные поля, выставленные вдоль восточного побережья Англии, наносились на карты, тральщики проделывали в них проходы, и прибрежное судоходство продолжалось. Существенного влияния на передвижение главных сил британского флота они также не оказывали. Проходили недели и месяцы, моральный дух Флота Открытого моря падал, а перспектива серьезного ослабления британского флота оттягивалась на неопределенное время.

В силу сложившихся обстоятельств командующий флотом Фридрих фон Ингеноль посчитал целесообразным перейти к новой стратегии. Было решено силами эскадры линейных крейсеров Франца фон Хиппера произвести несколько активных операций против английского побережья, заключавшихся в "провоцирующих" бомбардировках портовых городов и поселков. Таким путем Ингеноль намеревался выманить на оперативный простор часть главных сил английского флота и, навязав им сражение в неблагоприятных условиях, изменить соотношение сил на море. Заметим, что эта идея возникла не сразу, а формировалась постепенно. К тому же Ингеноль был буквально по рукам и ногам связан чрезмерной опекой со стороны кайзера Вильгельма II, который крайне опасался рисковать большими кораблями и своими бестолковыми распоряжениями сковывал инициативу командующего флотом.

В конце октября 1914 г. Ингеноль с большим трудом добился разрешения кайзера провести силами эскадры Хиппера миннозаградительную операцию у Ярмута. Однако решающего результата она дать не могла, поскольку Вильгельм категорически запретил вывести на оперативный простор линейные корабли, которые могли бы послужить стратегическим прикрытием. Ранним утром 3 ноября эскадра контр-адмирала Хиппера в составе "Зейдлица" (флаг), "Мольтке", "Фон дер Танна", "Блюхера" и 3 легких крейсеров появилась на подходах к Ярмуту. Они были обнаружены канонерской лодкой "Хэлсион", которая занималась тралением минного поля. "Хэлсион" немедленно ударился в бегство, прикрывшись дымовой завесой и подняв тревогу по радио. Немецкие корабли дали ему вслед несколько выстрелов, но преследовать не стали из боязни, что "Хэлсион" заведет их на минные заграждения. Канонерка благополучно скрылась, имея на борту 3 раненых и небольшие повреждения.

В 8.30 линейные крейсера открыли огонь по берегу, но их стрельба оказалась совершенно безрезультатной. Стоял густой туман, и с моря ничего не было видно. Все снаряды легли на ярмутских пляжах, не причинив городу никакого вреда. Одновременно было поставлено большое минное заграждение, на

котором погибла английская подводная лодка "D-5", спешившая из гавани Ярмута с целью атаковать противника. Она натолкнулась на одну из плавающих мин, и из ее команды спаслись только два офицера и два матроса. Произведя эти сумбурные действия, эскадра Хиппера повернула к родным берегам и начала спешное отступление, опасаясь преследования со стороны английских линейных крейсеров.

Как только Битти получил радиограмму о налете германских линейных крейсеров на Ярмут, его эскадра в составе 3 линейных крейсеров и 3 легких крейсеров немедленно вышла из Кромарти и полным ходом устремилась в район Гельголанда в надежде перехватить корабли Хиппера на обратном пути. Но ожидаемой встречи не произошло. В письме от 4 ноября Битти так прокомментировал этот эпизод: "Вчера мы выдержали приличную скачку и должны были наконец накрыть немцев, но они благополучно проскользнули домой...".

Этот налет поначалу не произвел большого впечатления на британское командование, и его реакция была довольно странной. Джеллико отдал приказ 3-й эскадре броненосных крейсеров (8 эскадренных броненосцев типа "Кинг Эдвард") и 3-й эскадре броненосных крейсеров (4 корабля) перебазироваться в Розайт для отражения нападений немцев на восточное побережье, если таковые повторятся. Эти корабли были слишком тихоходны и слабы, и встреча с линейными крейсерами Хиппера почти наверняка закончилась бы для них плачевно.

Тот факт, что Хипперу удалось безнаказанно осуществить запланированное мероприятие, вселило в германское командование чувство оптимизма и веры в собственные силы. Печальное известие о гибели эскадры фон Шпее в сражении у Фолклендских островов одновременно несло информацию о том, что 2 английских линейных крейсера находятся в Южной Атлантике и их возвращение в Северное море потребует времени. Ингеноль решил извлечь максимум выгоды из сложившейся ситуации. Ему удалось получить у кайзера "добро" на выход линейного флота.

Ранним утром 15 декабря во время прилива из устья реки Яды вытянулись цепочкой "Зейдлиц", "Дерфлингер", "Мольтке", "Фон дер Танн", "Блюхер" и 4 легких крейсера. На сей раз мишенью их главной артиллерии должны были стать приморские городки Хартлпул, Скарборо и Уитби, расположенные на побережье графства Норфолк. 12 часов спустя за Хиппером последовали главные силы Флота Открытого моря под командованием Ингеноля. Огромная эскадра в составе 35 вымпелов (14 дредноутов, 8 эскадренных броненосцев, 2

броненосных крейсера, 6 легких крейсеров и 5 эсминцев) должна была выйти на позиции в центре Северного моря и служить стратегическим прикрытием Хипперу. В случае столкновения с превосходящими силами противника линейные крейсера последнего должны были, отступая, заманить часть флота англичан под главный калибр дредноутов Ингеноля.

Однако на сей раз выход немецких тяжелых кораблей в море был сразу же установлен англичанами. Как известно, в самом начале войны германский легкий крейсер "Магдебург" во время операции против русского побережья в Финском заливе ночью наскочил на мель. На следующий день его обнаружили крейсера "Богатырь" и "Паллада". Русские моряки, тщательно обыскав мелководье поблизости от "Магдебурга", нашли шифровальные таблицы и книгу трехфлажного сигнального кода, выброшенные немцами за борт при виде кораблей противника.

В конце октября союзники поделились этими "бесценными документами" (выражение Черчилля) с британским Адмиралтейством. 8 ноября в рамках Адмиралтейства было создано особое подразделение, так называемая "комната 40", главной задачей которой стала расшифровка радиограмм германских кораблей и определение их местоположения. В 1914-1917 гг., когда "комната 40" работала как самостоятельное подразделение, ей руководил Альфред Юинг "приземистый плотный человек с голубыми глазами и обезоруживающей улыбкой, скорее напоминавший сельского врача или учителя". Он в совершенстве знал немецкий язык, радиотелеграфное дело и обладал мощным интеллектом с потрясающими аналитическими способностями. Над расшифровкой германских радиограмм в "комнате 40" трудились гражданские специалисты. Разбираться с военно-морской и навигационной терминологией им помогал капитан III ранга Дж. Хоуп. Лишь в конце 1917 г. "комната 40" была переподчинена разведуправлению генерального морского штаба.

Деятельность "комнаты 40" проходила в величайшей секретности. Само упоминание этого подразделения было категорически запрещено. Вход туда был строго ограничен. За исключением нескольких штабных офицеров о деятельности "комнаты 40" были осведомлены только морской министр, первый морской лорд и второй морской лорд; из плавсостава - только Джеллико, Битти, Тируит и несколько офицеров штаба флота. Сотни морских офицеров и гражданских чиновников Адмиралтейства не имели ни малейшего представления о том, что происходит за этой дверью. На флоте и в прессе удачные перехваты германских военных кораблей обычно приписывались

везению или хорошей работе "шпионов".

Английская военно-морская разведка очень осторожно пользовалась своими знаниями, даваемыми расшифровкой кодов. Иногда, если речь шла о каких-то незначительных операциях германского флота, британское командование предпочитало "закрыть на них глаза", чтобы лишний раз не демонстрировать свою осведомленность и не возбуждать подозрений немцев. Немецкие военные моряки имели подозрения, что их шифрограммы читаются англичанами. Они неоднократно меняли ключи к шифрам, но хитроумные дешифровальщики Юинга их разгадывали. В 1916г., когда немцы полностью сменили коды, англичанам, благодаря счастливому стечению обстоятельств, вновь удалось добыть их. В результате на протяжении всей войны любые передвижения Флота Открытого моря находились под неусыпным оком "комнаты 40" и почти всегда становились известны английскому командованию.

Таким образом, в середине ноября 1914 г. "комната 40" приступила к своей работе, и первым ее большим успехом стало обнаружение выхода в море эскадры Хиппера 15 декабря 1914 г. Радиограмма о готовящемся выходе была перехвачена и расшифрована еще 14 декабря. Но, наверное, во всякой работе "первый блин получается комом". В тот день "комната 40" допустила две ошибки, едва не ставшие роковыми для английского флота. Военно-морская разведка не могла предположить, что эскадра Хиппера решится на столь дерзкое нападение на прибрежные города, и, что самое главное, англичане не знали, что дредноуты Ингеноля тоже вышли в море.

В результате Джеллико отрядил на "охоту" за эскадрой Хиппера только часть Гранд Флита. Британское Адмиралтейство исходило из предположения, что немецкие корабли, выйдя из своей базы 15-го утром, 16-го утром будут у побережья Англии, а вернутся обратно в тот же день вечером. 15 декабря из Кромарти вышли 4 линейных крейсера Битти, из Розайта - 3-я эскадра крейсеров контр-адмирала Уильяма Пэкинхема, а из Скапа Флоу - 2-я эскадра линейных кораблей вице-адмирала Джорджа Уоррендера в сопровождении эсминцев и легких крейсеров Уильяма Гуденафа. 2-я эскадра линейных крейсеров состояла из 6 новейших и самых быстроходных дредноутов, вооруженных 343-мм орудиями главного калибра. Общее руководство операцией было возложено на Уоррендера, опытного и расчетливого флагмана. Он поставил своим кораблям задачу к рассвету 16 декабря прибыть к точке рандеву у юго-восточного края Доггер-банки, почти в центре Северного моря, и там постараться перехватить эскадру Хиппера на обратном пути к своим базам.

Декабрьская ночь оказалась весьма неприветливой, встретив моряков пронизывающим ветром и крутой зыбью. Бронированные туши английских и германских дредноутов, грузно переваливаясь среди свинцово-серых валов Северного моря, сквозь кромешную тьму и свист ветра неумолимо двигались навстречу друг другу. В 5.15 утра английские эсминцы, шедшие далеко впереди колонны дредноутов Уоррендера, натолкнулись на германский эсминец "V-155". В сплошной темноте, прорезаемой вспышками орудийных выстрелов и лучами прожекторов, последовал суматошный и беспорядочный бой между английскими и германскими крейсерами и эсминцами, длившийся около 2 часов.

Англичане не подозревали, что бьются с авангардом армады Ингеноля, которая в окружении 8 легких крейсеров и 54 эсминцев подходила к Доггер-банке с юга. В какой-то момент "Принц Генрих", шедший впереди германского ордера, находился всего в 10 милях от линкоров Уоррендера. Судьба давала в руки Ингеноля шанс изменить весь ход войны в европейских водах. В нескольких милях впереди прямо на него шли 4 линейных крейсера и 6 новейших однотипных дредноутов - лучшие корабли Гранд Флита. Уничтожив их, он мог одним ударом сделать шансы в борьбе за господство в Северном море равными. Впоследствии Тирпиц не мог вспоминать этот момент без зубовного скрежета: "С самого начала войны мы имели шансы, но ведь это были только шансы. А 16 декабря Ингеноль держал в руках судьбу Германии. Когда я думаю об этом, меня охватывает внутренний трепет".

Но в тот момент у Ингеноля сдали нервы. Германскому командующему не хватило выдержки. Если бы его армада продолжала двигаться вперед хотя бы еще в течение часа, у него были бы все шансы одержать блестящую победу. Но немецкого адмирала тоже можно понять. Услышав грохот орудийной канонады впереди, он не мог знать, какова была истинная сила приближавшегося противника. На Ингеноле лежал слишком тяжкий груз ответственности ответственности за весь Флот Открытого моря. И он не решился поставить на кон все в этой смертельной игре. В 5.30 флагман отдал приказ повернуть на юго-восток. Колонна дредноутов Ингеноля совершила поворот один за другим почти на 180 градусов. В течение 40 минут два флота следовали почти параллельными курсами, не подозревая о том, в какой опасной близости они находятся. В 6.20 Ингеноль распорядился взять еще восточнее и прибавить ход. Расстояние между противниками стало быстро увеличиваться. Фактически Хиппер был брошен на произвол судьбы, и ему предоставили возможность самому "выкручиваться" из создавшейся ситуации.

Уоррендер так ничего и не понял из сбивчивых донесений своих эсминцев и продолжал невозмутимо следовать заданным курсом к запланированному месту рандеву, куда и прибыл в точно назначенное время - в 7.17 утра. Линейные крейсера некоторое время гнались за немецкими эсминцами. Однако в 8.05 Битти решил оставить это безнадежное занятие и вернулся к эскадре дредноутов. Ему и в голову не пришло, что он преследовал главные силы Флота Открытого моря!

Тем временем германские крейсера, уверенно разбивая высокие волны, быстро приближались к английскому берегу. Ввиду сильного волнения Хиппер отослал назад все легкие корабли, кроме "Кольберга", жестоко страдавшие от качки. Ранним утром его эскадра вошла в просвет между обширными минными полями на траверзе Уитби. Здесь немецкий адмирал разделил свои силы. "Зейдлиц", "Мольтке" и "Блюхер" взяли курс на Хартлпул. В 8.00 16 декабря 4 английских эсминца, несших дозор у Хартлпула, внезапно увидели 3 больших корабля, открывших по ним огонь. Затем немецкие комендоры принялись с азартом палить по городу и порту с дистанции 20 кабельтовых (ок. 3,75 км). На сонный, ничего не подозревавший городишко неожиданно с пронзительным свистом посыпались 320-кг снаряды.

Жилые кварталы окутались тучами дыма и пыли. Со звоном вылетали оконные и витринные стекла. В воздухе засвистели осколки, черепица, битые кирпичи, направо и налево калеча и убивая перепуганных обывателей. Подводная лодка "С-9", находившаяся в гавани, вынуждена была срочно погрузиться и только этим спаслась от всесокрушающих залпов 11-дюймовых орудий. Легкий крейсер "Пэтрол", выходивший в это время из гавани, сразу получил несколько попаданий и едва удержался на плаву.

С некоторым опозданием германским кораблям ответила береговая батарея, состоявшая из трех 152-мм орудий. Английские артиллеристы добились 8 попаданий в германские корабли. Больше всех досталось "Блюхеру". Один из снарядов сбил сразу две 88-мм пушки и уничтожил сложенные рядом боеприпасы. В результате 9 человек были мгновенно убиты и 2 получили тяжелые ранения. В 8.50 линейные крейсера прекратили огонь и отошли. В городе были разрушены 7 церквей, 10 общественных зданий и 300 жилых домов. Тяжелые орудия немецких кораблей также уничтожили 4 судна, стоявших в доках, и сравняли с землей две крупные механические мастерские. 86 мирных жителей были убиты и 424 получили ранения. В числе убитых оказалось 15 детей. Всего по городу и порту германские

корабли выпустили 1 150 снарядов разных калибров.

Одновременно "Дерфлингер", "Фон дер Тани" и "Кольберг" появились перед незащищенным портом Скарборо. Пока легкий крейсер ставил мины, "Дерфлингер" и "Фон дер Танн" в течение получаса с аналогичным успехом громили порт, доки, казармы и жилые кварталы, сделав в общей сложности 776 выстрелов. Возвращаясь, они дали несколько прощальных залпов по Уитби и двинулись в обратный путь. Хиппер не подозревал, что по дороге к родным берегам его уже несколько часов поджидает мощное соединение английского флота - 4 линейных крейсера и 6 дредноутов. "Этот чудовищный приз, - писал Черчилль, - эскадра линейных крейсеров, уничтожение которой стало бы фатальной потерей для германского флота, которую он никогда не смог бы восполнить, - был почти у нас в руках. ...Мы надеялись, что сражение состоится около полудня".

Пока Черчилль в своем кабинете в Адмиралтействе нервно заламывал руки, переживая, как бы какая-либо досадная помеха не предотвратила встречу Уоррендера и Битти с Хиппером, случилось худшее. С утра 16 декабря стояла ясная морозная погода, хотя и ветреная. Но после 11.00 она сменилась настоящим штормом с дождем и мокрым снегом. Видимость сократилась до 1 мили. И точно так же, как несколько часов назад темнота спасла Уоррендера и Битти, теперь метель и шторм спасли Хиппера. Дважды, в 11.25 и 12.15, легкие корабли Гуденафа имели "контакт" с противником и дважды его теряли. В 15.45 Уоррендер и Битти осознали, что шанс ими упущен, и прекратили поиск.

События 15-16 декабря 1914 г. имели большой общественный резонанс. Возмущению прессы и общественного мнения не было предела. Впервые со времен войн с Голландией в 50-х гг. XVII в. пострадали мирные города на территории собственно Англии. В военно-морских кругах царило жестокое разочарование и были попытки найти виновных в этой неудаче. До крайности раздраженный Битти писал жене: "Если бы в среду мы их перехватили, как должны были это сделать, с военно- морской точки зрения мы бы закончили войну". Это, конечно, бесспорное преувеличение, тем более что соотношение сил по линейным крейсерам было 5 против 4-в пользу Хиппера. Исход артиллерийской дуэли на больших скоростях с таким противником был непредсказуем. Но Битти безусловно верил, что успех был бы на его стороне. "Столь неудачного дня еще не было, - писал он Джеллико, - Мы были на грани того, чтобы полностью уничтожить крейсерские силы противника, и потерпели полную неудачу".

Вину за провал операции Битти возложил на командующего эскадрой легких крейсеров Уильяма Гуденафа. Он должен был удерживать контакт с противником до подхода главных сил, но непростительно потерял его. При этом Битти требовал отстранить Гуденафа от командования и заменить его на Лайонела Хэлси (командир "Нью Зеланд"). Несмотря на резонные возражения Джеллико, Битти так и не изменил своего мнения и продолжал стоять на своем .даже после войны. Тем не менее командующий флотом не числил за Гуденафом серьезных просчетов в этой ситуации и не счел уместным освобождать его от должности. Фишер был склонен во всем винить Уоррендера и требовал его отстранения. В конечном итоге, благодаря заступничеству Джеллико, "ни одна голова не скатилась с плеч". Единственной серьезной перестановкой, осуществленной в результате неудачной операции 15-16 декабря, стал перевод линейных крейсеров из Кромарти в Розайт - поближе к цели возможного нового рейда германских кораблей.

В 1915г. Ингеноль решил продолжить провоцирующие рейды линейных крейсеров. 19 января германский аэроплан обнаружил эскадру Битти, двигавшуюся в кильватерной колонне западнее острова Гельголанд. Ингеноль решил 23 января направить в этот район корабли Хиппера в надежде, что им удастся перехватить английское соединение. Надо сказать, момент был выбран не очень удачный, и Ингеноль терзался сомнениями. Случись что, он мог оперативно задействовать только 7 дредноутов - 4 типа "Нассау" и 3 типа "Остфрисланд". 3-я эскадра линейных кораблей, состоящая из новейших дредноутов типа "Кайзер" и типа "Кениг", находилась в Балтийском море, отрабатывая стрельбу по мишеням. В вылазке Хиппера не мог принять участие "Фон дер Танн", проходивший текущий профилактический ремонт. И, наконец, прогноз на ближайшие дни обещал ясную безветренную погоду. Но Хиппер рвался в бой и не хотел слушать никаких аргументов своего сверхосторожного командующего. Его активно поддерживал начальник штаба флота фон Экерман. В тот день в дискуссии одержали верх "горячие головы".

В полдень 23 января Уилсон и Оливер вошли в кабинет Черчилля и доложили, что в "комнате 40" перехвачена и расшифрована немецкая радиограмма о готовящемся выходе в море линейных крейсеров Хиппера. У англичан было "впритык" времени послать им навстречу эскадру Битти в сопровождении легких сил Тируита. Перехват мог состояться предположительно в районе Доггер- банки. В тот же день в 17.45 соединение Хиппера начало вытягиваться из устья Яды. Главную ударную силу составляли "Зейдлиц" (флаг), "Дерфлингер", "Мольтке" и "Блюхер".

Силы сопровождения состояли из 4 легких крейсеров и двух флотилий эсминцев, общим числом в 19 кораблей. Франц фон Хиппер, как писал впоследствии его биограф, не мог даже предположить, что "его план уже известен противнику и что все передвижения его соединения контролируются англичанами с такой точностью, как если бы они сами их направляли". Хиппер также допустил ошибку, взяв с собой "Блюхер", скорость хода которого была как минимум на 3 узла ниже, чем у остальных кораблей, и он был гораздо слабее по артиллерии и бронированию. Положение усугублялось тем, что "Блюхер" двигался замыкающим в колонне. В японском флоте, к примеру, всегда следили за тем, чтобы на обоих концах боевой линии находились самые сильные корабли.

На рассвете 24 января Битти уже подходил к Доггер-банке. В его распоряжении была добрая половина всей "стратегической кавалерии" Гранд Флита - "Лайон", "Тайгер", "Принсес Ройял", "Нью Зеланд" и "Индомитебл". Силы сопровождения под командованием Тируита состояли из 3 легких крейсеров и 35 эсминцев. К месту также подтягивалась 2-я эскадра легких крейсеров Гуденафа. Информация "комнаты 40" подтвердилась с поразительной точностью. Вскоре англичане увидели силуэты кораблей Хиппера.

Обнаружив превосходящие силы англичан, германские линейные крейсера повернули обратно. В тот момент противников разделяло около 14 миль. На британском флагмане был поднят сигнал: увеличить ход до 29 узлов! Серые, хищно вытянутые корпуса "кошек адмирала Фишера", сомкнув интервалы в кильватерной колонне, мощно устремились вперед. Скупая пометка в рапорте Битти: "Большая благодарность машинным командам "Нью Зеланда" и "Индомитебла" - эти корабли значительно превысили свою проектную скорость". Однако, несмотря на героические усилия кочегаров и машинистов, "Нью Зеланд" и "Индомитебл" начали отставать от впереди идущих мателотов.

Расстояние неумолимо сокращалось. В 8.52 "Лайон" дал одиночный пристрелочный выстрел по концевому "Блюхеру". Через 15 минут стрельба уже велась залпами и на поражение. По мере сокращения дистанции в артиллерийскую дуэль один за другим включались "Тайгер" и "Принсес Ройял". Отставшая "Нью Зеланд" открыла огонь только 43 мин. спустя после первого выстрела с флагмана. И последними, спустя почти два часа после начала боя (113 мин., если быть точным), заговорили пушки "Индомитебла". Пристрелку все они начали, естественно, со злополучного "Блюхера".

Немецкие корабли ответили через 15 мин. после пристрелочного выстрела с "Лайона". Их главными мишенями стали "Лайон" и "Тайгер". В 9.35 Битти приказал поднять сигнал: "Стрелять по соответствующим кораблям в колонне противника". К несчастью, командир "Тайгера" капитан I ранга Генри Пелли, полагая, что "Индомитебл" уже стреляет по "Блюхеру", отдал приказ вести огонь по флагманскому "Зейдлицу". В результате шедший вторым "Мольтке" был оставлен в покое и мог без помех упражняться на "Лайоне". Более того, артиллеристы "Тайгера" приняли всплески снарядов "Лайона" за свои и давали залпы с большим перелетом.

Около 10.00 "Блюхер", шедший концевым в германской колонне и пострадавший больше всех, начал терять ход. Досталось и германскому флагману. В 9.43 343-мм снаряд с "Лайона" пробил барбет кормовой башни "Зейдлица". Пламя мгновенно охватило около 6 т артиллерийских снарядов. Из двух кормовых башен поднялся столб пламени "вышиной с дом" и повалил густой дым. Ужасающее море огня поглотило 165 человек орудийной прислуги, из которых 159 погибли мгновенно. Бомбовые погреба были спасены от взрыва лишь благодаря мужеству главного старшины: штурвалы клапанов затопления раскалились докрасна, но он взялся за них и повернул, оставив на металлическом вентиле кожу и мясо своих ладоней.

Германские комендоры не оставались в долгу. Орудийные расчеты работали как заведенные, их огонь был быстрым, точным, убийственным. За полтора часа боя "Лайон" получил 17 попаданий 280-мм и 305-мм снарядами. Вскоре британский флагман стал "подобен кромешному аду". В бортах и палубе зияют громадные пробоины, с грохотом рушатся надстройки, повсюду бушует пламя. С одной из башен главного калибра сорвана крыша - огромная броневая плита, в другой башне ствол 343-мм орудия сиротливо задран в небо, второй отсутствует вообще - сбит германским снарядом. В 10.18 "Лайон" получил попадание тремя снарядами одновременно - двумя 11-дюймовыми с "Зейдлица" и 12-дюймовым с "Дерфлингера". Его машины были выведены из строя. Некоторое время спустя линейный крейсер, потеряв управление, рыскнул с курса и начал циркуляцию.

Тем временем в большом полутемном зале Адмиралтейства среди мягких ковров и массивной мебели громко тикали часы и группа людей, разговаривая вполголоса, отмечали на карте движение кораблей у Доггер-банки по мере поступления донесений. Внесли очередную радиограмму, и кто-то сказал: "Лайон" готов!" Черчилль мгновенно представил длинную

похоронную процессию у Вистминстверского Аббатства, людей в морской форме и гроб, накрытый британским флагом. Затем он вспомнил мужественное лицо Битти и его всегда сдвинутую набекрень фуражку.

Но Битти чудом остался жив, несмотря на то что в течение всего сражения стоял на открытом мостике под градом германских снарядов. Когда "Лайон" выкатился из строя, а следующие за ним мателоты проходили мимо, лишь с большим трудом удалось просигналить приказ Битти о преследовании противника. Пока командующий переходил на подошедший эсминец, время было упущено. Следующие по старшинству офицеры эскадры контр-адмирал Арчибальд Мур и капитан I ранга Генри Пелли, находившиеся на "Тайгере", либо неправильно поняли сигнал командующего, либо побоялись взять на себя дополнительную ответственность. Английские корабли, вместо того чтобы преследовать отходившие на юг главные силы Хиппера, набросились на агонизирующий "Блюхер".

Знаменитая фотография, запечатлевшая гибель "Блюхера", отпечатанная в миллионных тиражах "Дэйли Мэйл" и "Илластрейтед Лондон Ньюс", вскоре обошла весь мир. Огромное бронированное чудовище, окутанное паром и дымом, полностью завалилось на бок, добрая половина днища почти отвесно возвышается над поверхностью моря, по скользкому борту карабкаются, словно муравьи, маленькие людишки и, срываясь, сыплются в черную ледяную воду Северного моря. Гибнущий "Блюхер" уносил с собой двенадцать сотен матросов и офицеров, из которых удалось спасти едва ли больше 200. Положение усложнил немецкий аэроплан, решивший, что терпят бедствие англичане. Он сбросил бомбы на шлюпки и обстрелял тонущих из пулемета, многих убив и ранив. Немецкий летчик отогнал и шлюпки англичан, а каждая лишняя минута пребывания в ледяной купели грозила гибелью.

Что касается "Лайона", то он оставался на плаву и был взят на буксир "Идомитеблом". Битти перенес свой флаг на "Принсес Ройял", и эскадра благополучно вернулась на базу. Адмирал возвращался домой с тяжелым сердцем. Несколько дней спустя Битти писал Кейсу: "Разочарование того дня таково, что мне невыносимо думать об этом. Все думают, что нам сопутствовал громадный успех, но на самом деле это был чудовищный провал. Я уже думал, что мы возьмем всех четырех, и мы должны были взять всех четырех. Нет никакого сомнения, что мы бы их побили. Еще полчаса и мы бы их прикончили, но старый "Лайон" не выдержал".

Действия Мура и Пелли и тот факт, что Битти упустил

эскадру Хиппера, навлекли на них критику высшего военно-морского командования. Фишер писал, что "Пелли находился уже далеко впереди и должен был продолжать преследование безотносительно полученных сигналов, если бы в нем было хоть что-то от характера Нельсона. Как Нельсон у Копенгагена и Сент-Винсенти! На войне первый принцип - не соблюдать приказов. Выполнять приказы сможет любой дурак!"

Битти тоже досталось от первого морского лорда. Филсон Янг вспоминал, что в первые 48 часов после возвращения соединения на базу, на имя флагмана пришло от двух до трех сотен поздравительных телеграмм. В их числе было послание и от Фишера, в котором первый морской лорд грозно вопрошал, как могло получиться, что бой прервался и противник не был разгромлен до конца. Но английская общественность ликовала, и это было существенным обстоятельством. Газеты с восторгом писали, что наконец-то "убийцы детей" (имея в виду Скарборо и Хартлпул) получили по заслугам.

Фишер прекрасно понимал, что возлагать вину на Битти было бы абсолютно несправедливо. Некоторое время спустя, когда первое чувство досады и разочарования прошло, старый адмирал направил Битти примирительное письмо. "Ваше поведение заслуживает высочайшей похвалы, - писал Фишер, - но Мур должен уйти". По выражению С. У. Роскилла, "это был последний гвоздь, забитый в гроб злополучного Мура". Взамен Мура на пост второго флагмана эскадры линейных крейсеров был назначен контр-адмирал Уильям Пэкинхем. На место Пелли предложили капитана I ранга Уолтера Кауана, но незадачливого командира "Тайгера" спасло заступничество Черчилля.

Новый второй флагман Битти заслуживает того, чтобы сказать о нем отдельно. В то время Пэкинхем был уже довольно известной личностью на флоте. Ни один английский военный моряк конца XIX - начала XX вв. не мог сравниться с ним по продолжительности времени, проведенного в открытом море. Пэкинхем имел уникальный опыт современной морской войны. Когда началась русско-японская война, капитан I ранга Пэкинхем был командирован в качестве военного наблюдателя на японский императорский флот. Он провел 14 месяцев подряд на броненосце "Асахи", не сходя на берег даже, когда его корабль находился на стоянке, из боязни, что эскадра Того может неожиданно сняться с якоря и отправиться в поход, оставив его на суше. Пэкинхем был единственным европейцем на огромном корабле в обществе 900 японских матросов и офицеров. Англичанин принял участие практически во всех более или менее значительных операциях японского флота против Порт-Артура и

1-й Тихоокеанской эскадры.

Надо сказать, что Пэкинхем снискал большое уважение у японских моряков. Всегда пунктуальный и собранный, молчаливый, в безупречно чистом и отглаженном мундире, с непроницаемым выражением на лице и неизменным моноклем в глазу, английский офицер вполне соответствовал канонам самурайской чести. Даже адмирал Того отметил его мужество. Во время жесточайшего сражения между японским флотом и 1-й Тихоокеанской эскадрой, когда та пыталась прорваться из Порт-Артура во Владивосток, среди грохота взрывов, свиста осколков и снарядов, Пэкинхем продолжал оставаться на мостике "Асахи", шедшего вторым в колонне Того, и невозмутимо делал пометки в своем блокноте. Перед отбытием на родину он удостоился чести быть представленным японскому императору.

3 февраля 1915 г, через десять дней после сражения у Доггер-банки, Черчилль лично посетил "Лайон" и другие корабли эскадры линейных крейсеров. Он был поражен единодушным восторгом офицеров, с которым те рассказывали ему о Битти и поведении командующего в бою. Когда Черчилль уже собирался покидать корабль, обычно невозмутимый Пэкинхем взял его за рукав и отвел в сторонку: "Министр, я хотел бы сказать вам кое-что наедине, - сказал он и после паузы с абсолютной уверенностью в голосе произнес, - Нельсон вернулся".

В Германии были крайне недовольны исходом боя линейных крейсеров. Потеря "Блюхера" стоила Ингенолю поста командующего флотом. Его сменил Гуго фон Поль, прежде бывший начальником генерального морского штаба. Смертельно больной и еще более нерешительный, чем его предшественник, фон Поль всячески стремился избегать излишнего риска. Ровно год спустя, 24 января 1916 г., он вынужден был оставить службу по состоянию здоровья. При нем Флот Открытого моря сделал пять выходов, ни разу не осмелившись удалиться от своих баз более чем на 120 миль.

Четыре месяца спустя после январских событий англичан ждали еще более глубокие изменения в высших эшелонах военно-морского руководства. Между первым лордом и Черчиллем стали частыми резкие и неприятные стычки. Весной 1915 г. Фишер окончательно пришел к выводу, что идея "периферийного флота" потерпела полный крах, а Дарданелльская операция, ставшая ее конкретным воплощением, превратилась в бездонную яму, в которой исчезали люди и корабли без всякой пользы для дела. Старый адмирал ругался из-за каждого корабля, из-за каждого солдата. Командующий союзной экспедиционной армией в Галлиполи генерал Ян Гамильтон писал, что телеграмма с

просьбой о присылке подкреплений "...обязательно должна попадать к Уинстону; если она попадет в руки Фишера - все пропало... Моряки хотят, чтобы я доставал каштаны из огня, но я не собирался иметь разговор с их боссом на самых соблазнительных условиях, а сами они телеграмму не посылали, боясь Фишера".

В тот момент трудно было найти кого-либо на флоте или в правительстве, кто желал бы ухода Фишера. Несмотря на столкновения из-за Дарданелльской операции, Черчилль по-прежнему хотел, чтобы Фишер оставался. Однако в середине мая терпению Фишера пришел конец. Обстоятельством, ускорившим конфликт, послужила очередная крупная неудача, постигшая британскую эскадру, задействованную в Дарданелльской операции. В мае Фишер написал Асквиту: "Я желаю честно заявить вам, что не могу более оставаться на занимаемой должности из-за непрекращающегося ежедневного (практически ежечасного) разбазаривания наших резервов с решающего театра войны. Самое худшее состоит в том, что вместо сосредоточения усилий Адмиралтейства на борьбе с растущей опасностью со стороны подводных лодок в водах метрополии, мы все прикованы к Дарданеллам, а морской министр своей ни днем, ни ночью не прекращающейся деятельностью обчищает всех и вся на флоте и на берегу в интересах Дарданелльской эскадры".

Уход Фишера повлек за собой серьезный политический кризис, потребовавший изменений в руководстве страны. Либеральный кабинет сменило коалиционное правительство. Одним из условий лидера консервативной оппозиции Эндрю Бонар Лоу было требование, что в случае ухода Фишера Черчилль также должен уйти и в состав нового правительства не войдет ни под каким видом. Судьба Черчилля была решена. 25 мая 1915г. новый коалиционный кабинет приступил к своим обязанностям. Артур Бальфур стал морским министром, адмирал Генри Джексон - первым морским лордом.

Бальфур и Джексон - философ, помноженный на ученого. Результат можно предсказать с самого начала. Быстроту решений и действий сменили осторожные размышления. После 6 месяцев кипучей деятельности, осуществляемой двумя агрессивными и напористыми лидерами, Адмиралтейство погрузилось в летаргический сон. Бальфур, в отличие от своего предшественника, интерпретировал роль морского министра в традиционном духе, как "первого среди равных". Он выступал как представитель интересов флота в правительстве и палате общин и осуществлял лишь общий надзор и координацию деятельности подразделений Адмиралтейства. "Вам следует осознать,

говаривал он, - что морской министр, который стремиться руководить Адмиралтейством без учета мнений профессиональных военных, представляет собой серьезную опасность". Влияние Бальфура на атмосферу, царившую внутри военно-морского ведомства, оказалось как раз таким, какое хотели люди, направившие его туда на смену Черчиллю. Там воцарились мир, покой, доверительность и единодушие, но какой ценой! Его влияние было расхолаживающим.

Вердикт Ллойда Джорджа был абсолютно справедлив: "У него начисто отсутствовали физическая энергичность, темперамент и неутомимая работоспособность, столь необходимые для администратора Адмиралтейства во время Великой Войны... Совершенно очевидно, что он был совершенно не тем человеком, кто мог стимулировать и организовать деятельность флота во время кризиса". Другим существенным недостатком был философский склад ума нового морского министра. Бальфур не любил ситуаций, когда требовались быстрые конкретные решения, предпочитая порассуждать над большими проблемами в глобальном масштабе.

С Генри Джексоном на посту первого морского лорда дело обстояло не лучше. Из всех английских адмиралов того времени Джексон имел наименьший опыт флагмана, командовавшего соединениями кораблей. Единственным эпизодом в его военной карьере, когда он имел возможность набраться такого опыта, был пост командующего эскадрой крейсеров в составе Средиземноморского флота в 1908-1910 гг. С тех пор он ни разу не выходил в море, не в последнюю очередь по причине слабости здоровья.

Стратегию и тактику Джексон изучал только в теории, добившись на этом поприще больших успехов: в 1911-1913 гг. он был начальником Военно-морской академии, а в 1913-1914 гг. возглавлял генеральный морской штаб. В научном мире адмирал имел высочайшую репутацию. Лишь очень немногие морские офицеры за всю историю британского флота могли позволить себе ставить перед своей фамилией абревиатуру F. R. S. (Fellow of the Royal Society - Член Королевского Общества). Его изобретения внесли большой вклад в развитие торпедного дела и беспроволочного телеграфа.

Несомненно, Джексон был очень умным и рассудительным человеком, но по ряду причин совершенно не годился на столь высокий административный пост. Так же, как и Бальфуру, ему не хватало энергии и темперамента. У Джексона начисто отсутствовал такой важный для администратора талант, как умение распределять работу среди подчиненных. Став первым

морским лордом, он часто жаловался, что у него абсолютно не остается времени "все обдумать". Не удивительно. Согласно заведенному им же самим правилу, все рапорты, донесения или бумаги, какими бы незначительными они ни были, обязательно предоставлялись первому лорду для ознакомления. В личностном плане адмирал Джексон был, что называется "тяжелым человеком". Адмирал, всегда замкнутый, холодный и молчаливый, мог становиться вспыльчивым и раздражительным, если у него не ладилось со здоровьем. В таких ситуациях он мог нагрубить не только подчиненным, но и людям вышестоящим. Бестактные выходки Джексона по отношению к гражданским политикам во время заседания Высшего Военного Совета привели к тому, что у него почти со всеми сложились отчужденные и натянутые отношения.

После 5 месяцев пребывания Джексона в Адмиралтействе второй морской лорд жаловался: "Он ничего не делает, только стонет и вздыхает, и демонстрирует жалкий пессимизм. Боюсь, он так долго не выдержит...". Действительно, с сомнамбулическим морским министром и пессимистичным первым морским лордом атмосфера в Адмиралтействе нагнетала депрессию. Добиться принятия какого-либо принципиального решения при новом руководстве было неимоверно трудно. Битти пришлось убедиться в этом на собственном опыте.

Его крайне обеспокоили результаты сражения у Доггер-банки. 3 февраля 1915г. он представил премьер-министру докладную записку о тактико-техническом превосходстве немецких линейных крейсеров и принялся бомбардировать Адмиралтейство и командующего флотом рапортами с просьбой передать под его командование "быстроходный дивизион" линейных кораблей типа "Куин Элизабет". В конечном итоге Битти своего добился. Однако второго случая помериться силами с эскадрой Хиппера пришлось ждать год и четыре месяца. Это было нелегкое время напряженных вахт и тяжелых походов в суровых водах Северного моря, кишащих минами и вражескими подводными лодками.

Одним из факторов, стимулирующих интерес операций в Северном море, стало назначение адмирала Рейнгарда Шеера командующим Флотом Открытого моря. Шеер, безусловно, талантливый и решительный флотоводец, с самого начала решил придерживаться активной наступательной стратегии. При этом не следует думать, что германский адмирал всерьез собирался принять решительный бой с главными силами Гранд Флита в полном составе. В феврале 1916 г. Шеер с офицерами штаба флота подготовил стратегическую разработку, озаглавленную "Руководящие принципы военных действий в Северном море".

Суть ее сводилась к следующим пунктам:

"1. Существующее соотношение сил диктует Флоту Открытого моря искать решительного сражения с Гранд Флитом;

2. На британский флот должно оказываться систематическое и постоянное давление с тем, чтобы принудить его отказаться от выжидательной тактики и выслать часть сил против германского флота. Это предоставит последнему благоприятную возможность для атаки;

3. Германское давление должно осуществляться в форме подводной войны против торгового судоходства, миннозаградительных операций, атак отдаленных океанских коммуникаций англичан, воздушная война и активное действие Флота Открытого моря".

Весной 1916 г. Флот Открытого моря под командованием Шеера сделал ряд вылазок, в ходе которых "подмел" несколько осмелевших и утративших бдительность легких крейсеров и эсминцев. 30 мая германские тяжелые корабли вновь были готовы к очередному выходу на оперативный простор, выходу, который и привел к первому и единственному генеральному сражению Флота Открытого моря и Гранд Флита в первой мировой войне. Ютландский бой стал не только одним из крупнейших сражений в истории человечества. Едва ли найдется еще одна грандиозная битва, будь то на суше или на море, которая бы вызвала столько споров и дискуссий впоследствии и столько раз была бы "переиграна" на бумаге.

Лучи восходящего солнца последнего майского дня 1916 г. осветили растянувшийся на многие мили ордер британской эскадры. 6 линейных крейсеров Битти и 5-я эскадра линейных кораблей, состоявшая из 4 дредноутов типа "Куин Элизабет" ("Бархэм", "Вэлиент", "Уорспайт" и "Малайя") под флагом контр-адмирала Хью Эван-Томаса в окружении 13 легких крейсеров и 39 эсминцев пересекали Северное море с запада на восток, двигаясь по направлению к проливу Скагеррак. Битти имел задание прибыть к месту рандеву с главными силами флота в 240 милях от Скапа-Флоу и 90 милях от входа в пролив Скагеррак к 14.00 31 мая.

В нескольких десятках миль севернее параллельным курсом на восток двигались двумя колоннами главные силы Гранд Флита. Первый ордер возглавлял "Айрон Дьюк", флагманский корабль Джеллико: 1-я и 4-я эскадра линкоров (16 дредноутов), 3 линейных крейсера контр-адмирала Горацио Худа ("Инвинсибл", "Инфлексибл" и "Индомитебл"), 2-я эскадра броненосных крейсеров (4 вымпела) контрадмирала Герберта Хита в сопровождении легких крейсеров и эсминцев. Поблизости от них

шла колонна вице-адмирала Мартина Джер-рама: 2-я эскадра линейных кораблей (8 дредноутов), 1-я эскадра броненосных крейсеров (4 устаревших корабля) под флагом контр-адмирала барона Роберта Арбетнота, ревностного служаки, поборника строгой дисциплины и потому нелюбимого на "нижних палубах" флагмана. Ордер Джерама сопровождали 11 эсминцев типа "М" - новейших кораблей, показавших на испытаниях более 37 узлов. В общей сложности английская армада насчитывала 155 вымпелов.

Почти одновременно, в ночь с 30 на 31 мая устья Эльбы и Яды покинули главные силы германского флота. Первыми двигались 5 линейных крейсеров Хиппера в сопровождении 6 легких крейсеров и эсминцев. На сей раз Хиппер держал свой флаг на "Лютцове", совсем недавно вошедшем в состав флота. С интервалом в 60 миль за ними следовал линейный флот Шеера, державшего флаг на "Фридрих дер Гроссе": 16 дредноутов, 6 эскадренных броненосцев и легкие корабли. У немцев в общей сложности было 99 вымпелов. Далеко впереди по курсу Шеер заблаговременно расставил 18 подводных лодок-ловушек, которые должны были предупредить его о возможных передвижениях вражеского флота. Оба флота соблюдали полное радиомолчание.

Армады противоборствующих империй были оснащены по последнему слову техники начала XX в. Громадные турбины главных силовых установок дополнялись многочисленными электрическими и гидравлическими вспомогательными механизмами, вращавшими орудийные башни, заряжавшие пушки главного калибра, приводившие в движение всевозможные приспособления. Сложнейшие прицельные системы оснащались лучшей оптикой, позволяли с почти компьютерной точностью отсчитать дистанцию и с большой долей вероятности послать многотонный бортовой залп на вражеский корабль. Все эти приспособления были защищены мощными броневыми плитами из лучших сортов стали. Но, увы, оба флота действовали почти вслепую и были абсолютно неосведомлены о близком присутствии друг друга. Радар станет достоянием следующей мировой войны. Более или менее удовлетворительной морской авиаразведки в 1916г. еще не существовало, и даже пресловутые лодки-ловушки Шеера ничего подозрительного не обнаружили.

Германские корабли шли с юга на север курсом, перпендикулярным движению английской эскадры. Противники вполне могли благополучно разминуться, если бы не случай. В 14.35 английский крейсер "Галатея", находившийся на крайнем правом фланге ордера эскадры Битти, обнаружил маленький датский пароходик, отчаянно испускавший пар, "словно от страха

в предчувствии столкновения двух грозных противников". Крейсера "Галатея" и "Фаэтон" решили подойти ближе. Одновременно злополучный пароходик был замечен головным эсминцем Хиппера, также устремившимся к нему с другой стороны.

Шестидюймовки английских легких крейсеров дали первый залп в 14.28, открыв тем самым одно из величайших морских сражений в истории. Получив сигнал "Галатеи", линейные крейсера Битти немедленно повернули на юго-восток. К несчастью, на супер-дредноутах Эван-Томаса, следовавших на некотором расстоянии, царило совершенно благодушное настроение и полное неверие в возможность скорой встречи с противником. "Лайон" дважды подавал флажный сигнал "поворот на юго-восток", но на "Бархэме" его даже не заметили. Битти отдал приказ прибегнуть к прожектору - бесполезно. Линкоры продолжали невозмутимо следовать прежним курсом и вскоре исчезли из вида. Последующая проверка показала, что сигнал флагмана даже не был зарегистрирован в судовом журнале "Бархэма". По свидетельству его командира капитана I ранга Артура Крэга, линкоры повернули только в 14.38, получив радиограмму легких крейсеров. К тому времени 5-я эскадра с ее всесокрушающей огневой мощью, отставала от кораблей Битти на 10 миль и уже потеряла их из вида.

Битти был страшно возмущен, когда много лет спустя прочел рапорт Джеллико, озаглавленный "Ошибки, допущенные в Ютландском сражении". В нем говорилось, что Битти следовало дождаться 5-ю эскадру и только тогда идти на сближение с противником. Его нетерпение привело к тяжелым потерям. "Если бы я ждал 5-ю эскадру, вместо того чтобы идти полным ходом и отрезать противника от его баз, мне никогда не удалось бы навязать ему сражения..., - бушевал Битти, - и тогда меня судили бы трибуналом за то, что я не сделал все от меня зависящее для разгрома противника!!! С какой стати 6 британских линейных крейсеров должны были испытывать колебания, вступать ли им в бой с 5 вражескими линейными крейсерами!!!"

Но вернемся в 31 мая 1916 г. В 15.20 главные противники увидели друг друга. Поначалу немецкие моряки думали, что им встретился отряд английских легких крейсеров, но вскоре их сомнения рассеялись. Старший артиллерийский офицер "Дерфлингера" Георг фон Хазе писал в своем рапорте: "Неожиданно в моем перископе возникли несколько крупных кораблей. Черные монстры: шесть гигантов с высокими надстройками, идущие двумя колоннами... Тяжелые орудия, бронебойными - заряжай! Цель - второй линейный крейсер слева,

102! Скорость 28 узлов, курс - юго-восток! ...До сих пор нет сигнала флагмана открывать огонь!"

Отлично натренированные немецкие комендоры из-за волнения дали подряд несколько перелетов, чего раньше никогда на случалось. "Дерфлингеру" потребовалось целых 4 минуты, прежде чем этот призовой артиллерийский корабль накрыл своим залпом "Принсес Ройял". "Я объясняю столь серьезную ошибку в расчетах дистанции, - писал фон Хазе, - тем, что наши дальномерщики оказались совершенно выбитыми из колеи первым впечатлением от вида вражеских монстров. Каждый из них видел через свой окуляр корабль противника увеличенным в 23 раза! В первую минуту они были заворожены видом вражеских кораблей".

Одновременно с началом артиллерийской дуэли германские линейные крейсера совершили поворот "один за другим" на 180 градусов. Теперь обе эскадры двигались параллельными курсами в направлении приближавшихся к месту сражения главных сил Шеера. Этот маневр германского флота был выполнен с не меньшим блеском, чем его осуществили корабли адмирала Того в Цусимском сражении. Хиппер быстро произвел в уме несложные подсчеты: при скорости движения его эскадры в 26 узлов и 15-узловом ходе идущих навстречу линкоров ему потребуется час времени, чтобы привести корабли Битти под главный калибр Флота Открытого моря. Начался "бег на юг" - первый этап Ютландского сражения. В 15.52 звучит гортанная команда фон Хазе: "Гут шелл виркунг"! Теперь двенадцатидюймовки "Дерфлингера" стреляют каждые 20 секунд, 150-мм пушки - в два раза чаще. Оглушительный грохот орудий главного калибра слился в беспрерывную чудовищную какофонию. Английские и германские линейные крейсера неслись со скоростью курьерского поезда сквозь лес водяных столбов от всплесков падавших снарядов, вздымавшихся выше самых высоких мачт.

У англичан также некоторое время не ладилось с артиллерийской стрельбой. Вначале они никак не могли точно определить дистанцию. Битти полагал, что они открыли огонь с расстояния 18 500 ярдов, Чэтфилд оценивал дистанцию в 16 000 ярдов. В действительности расстояние составляло 15 000 ярдов. В результате англичане дали подряд несколько перелетов. Но если немцам потребовалось 5 минут, чтобы исправиться, то у британских комендоров этот процесс занял гораздо больше времени. Затем английские линейные крейсера допустили путаницу с выбором целей, повторив ту же ошибку, которую они совершили полтора года назад в сражении у Доггер-банки. В целях достижения наибольшего эффекта Битти приказал "Лайону"

и следующей за ним "Принсес Ройял" сосредоточить огонь на германском флагмане "Лютцове". Каждый следующий английский корабль должен был стрелять соответственно в следующий германский. Из-за ошибок в разборе флажного сигнала третья в строю "Куин Мэри" сосредоточила огонь на третьем в германской колонне "Зейдлице", оставив в покое на несколько бесценных минут "Дерфлингера" второго номера в кильватере Хиппера. Зато злосчастный "Мольтке" оказался под огнем сразу двух кораблей - "Тайгера" и "Нью Зеланд".

С началом сражения Битти решил не укрываться в боевой рубке и остался на мостике вместе с офицерами своего штаба. В первые 5 минут немцы попали в "Лайон" дважды. Однако, по свидетельству лейтенанта Уильяма Чалмерса, командующий и офицеры даже не услышали, как "два тяжелых снаряда, пробив броню, взорвались внутри корабля". Огромные водяные столбы, поминутно падавшие, как подрубленные деревья, поперек палубы, обрушивая на корабль каскады воды, гром выстрелов собственных орудий "Лайона" и гул ветра на мостике создавали такой шум, расслышать за которым что-либо еще было просто невозможно. Всерьез привлек их внимание только "большой кусок сверкающей стали", который после очередного попадания германского снаряда просвистел у них прямо над головами.

Вскоре "Лайон" получил первое серьезное повреждение. Тяжелый снаряд ударил под крышу третьей башни главного калибра, сорвав добрую половину горизонтальной броневой защиты. Вся орудийная прислуга погибла в одну секунду. Вспыхнули орудийные снаряды. Еще немного, и "Лайон" взлетел бы на воздух. Однако старший офицер Ф. Дж. Гарви, лишившийся обеих ног, умер не сразу. Он успел передать по внутренней связи приказ затопить бомбовый погреб и спас флагманский корабль от неминуемой гибели. Впоследствии он посмертно был награжден "Крестом Виктории".

Тем временем идущий концевым "Индефатигебл" вел свою отдельную дуэль с "Фон дер Тайном". В 16.02 одновременно три 280-мм снаряда, проломив верхнюю палубу английского корабля, взорвались во внутренних помещениях. "Индефатигебл" рыскнул с курса и начал погружаться кормой. И в этот момент "Фон дер Танн" всадил свой следующий залп прямо под носовую башню английского линейного крейсера. Как раз в этот момент лейтенант Чалмерс оглядывал с мостика флагмана колонну следовавших за ним мателотов. Его сердце преисполнилось гордостью при виде того, как мощно вздымают волну огромные корабли, идущие на полном ходу. И вдруг на месте концевого Чалмерс увидел огромное черно-желтое облако дыма. Некоторое

время он смотрел на него ничего не понимая, затем до него дошло, что в кильватере идут только 5 кораблей. Он даже еще раз пересчитал их, но, увы, замыкающий мателот исчез бесследно и с ним 1017 матросов и офицеров.

20 минут спустя та же участь постигла "Куин Мэри". После гибели "Индефатигебла" на третьем корабле английской колонны сосредоточили свой огонь "Зейдлиц" и "Дерфлингер". В 16.26 после очередного удачного попадания на "Куин Мэри" сдетонировали бомбовые погреба. Огромный корабль водоизмещением 26 000 т исчез из вида, и на его месте вырос гигантский гриб черного дыма. По свидетельству офицеров обеих эскадр, его высота достигла от 300 до 400 м. 1 266 матросов и офицеров "Куин Мэри" стали частью этого дыма. По свидетельству Чэтфилда, именно в тот момент Битти процедил сквозь зубы свою знаменитую фразу: "Кажется, сегодня что-то не так с нашими проклятыми кораблями!"

К морякам германских линейных крейсеров окончательно вернулось самообладание. На фор-марсе "Дерфлингера" царил полный энтузиазм. Комендоры работали хладнокровно, как на учениях в Балтийском море. Бой линейных крейсеров достиг наивысшего ожесточения. Он уже скорее напоминал смертельную дуэль эсминцев на коротких дистанциях. Однако душевный подъем немцев продолжался недолго. В оглушающей какофонии стрельбы главного калибра линейных крейсеров стали отчетливо прослушиваться более низкие октавы, а рядом с германскими кораблями начали вздыматься столбы воды, в полтора раза более высокие, чем всплески 343-мм снарядов. Положение спас подоспевший к месту сражения "быстроходный дивизион" линкоров Эван-Томаса, начавший крушить германские корабли своими 885-кг снарядами. "Британский флот, - гласила официальная немецкая история морских операций в Северном море, - как многоголовая гидра, на месте погибшего "Индефатигебла" тут же выставил 4 еще более мощных корабля".

Здесь следует подчеркнуть, что события в Ютландском сражении разворачивались и сменяли друг друга настолько стремительно, что их можно расписать буквально по минутам. Каких-нибудь сто лет назад, в день Трафальгарского сражения, корабли Нельсона увидели вражеский флот на заре. Сближение противников с момента визуального обнаружения до открытия огня потребовало пять часов. По истечении следующих пяти часов ожесточенной канонады на дистанции от 50 до 10м ни один из парусников не был потоплен, хотя имелись такие, которые были взяты на абордаж. В Ютландском сражении линейные крейсера Битти и Хиппера, обнаружив друг друга, через 18 минут уже вели

ожесточенную артиллерийскую дуэль. По истечении часа треть кораблей эскадры Битти уже была уничтожена.

Битти и небольшая группа офицеров, составлявших штаб эскадры, продолжали управлять боем с высоты верхнего мостика непосредственно под фор-марсом. Они стояли совершенно открыто, незащищенные от самых мелких осколков, в то время как мимо них проносились куски разорвавшихся германских снарядов и обломки стали с бака "Лайона". Битти попробовал на несколько минут расположиться в боевой рубке, но нашел ее неподходящей из-за неудовлетворительной видимости и тесноты. Поэтому он вернулся на мостик и оставался там в течение всего Ютландского сражения. Битти всегда казался совершенно нечувствительным к опасности: в такие минуты его мысль, казалось, работала быстрее - способность чрезвычайно редкая даже у величайших военачальников. Гибель двух линейных крейсеров абсолютно не выбила его из колеи и не поколебала его решимости довести начатое сражение до конца.

Во время сражения линейных крейсеров легкие силы Уильяма Гуденафа предусмотрительно держались вне пределов досягаемости орудий тяжелых кораблей. В 16.30 офицеры и матросы легкого крейсера "Саутгемптон", шедшего головным и на несколько миль опередившего сражающиеся колонны, стали свидетелями величайшего зрелища. Прямо по курсу, из мглистой дымки уходящего дня на них выплывали одно за другим серые нагромождения мачт и надстроек дредноутов Шеера. Английские офицеры, стоявшие на мостике, безмолвно застыли, потрясенные развернувшейся перед ними сценой. Вскоре картина стала наполняться деталями: 16 дредноутов, вытянувшихся в одну линию, в сопровождении эсминцев по обеим сторонам; вдали за ними еще одна колонна из 6 эскадренных броненосцев - вся мощь Флота Открытого моря. Это был "Der Tag" - "Тот день", за который так часто поднимались тосты в кают-компаниях германских кораблей накануне войны.

Германские дальномерщики и артиллеристы, стоявшие у орудий и прицельных приборов по боевому расписанию, также некоторое время безмолвно взирали на английские крейсера. Любое из тяжелых орудий эскадры Шеера одним удачным попаданием могло просто сдуть маленький "Саутгемптон" с поверхности моря. Дистанция быстро сокращалась. Командир английского корабля Эдвард Раштон сохранял внешнюю невозмутимость, и только побледневшее лицо выдавало охватившее его волнение. Не поворачиваясь к своему флаг-лейтенанту, он процедил сквозь зубы: "Если вы собираетесь поднять сигнал, сэр, то вам лучше сделать это сейчас. Другой

возможности вам может не представиться". В следующее мгновение обе стороны вышли из оцепенения. "Саутгемптон" сделал резкий разворот и, виляя среди вздымающихся водяных столбов, на всех парах помчался в обратную сторону, осыпаемый германскими снарядами. По странному стечению обстоятельств ни один из них не попал в английский корабль.

Хиппер выполнил свою задачу - он заманил эскадру Битти под пушки главных сил своего флота. Теперь настал черед английских кораблей совершать поворот "один за другим" на 180 градусов. При этом дивизион линейных кораблей Эван-Томаса вновь замешкался с получением сигнала и преодолел по инерции еще несколько миль в направлении колонны германских дредноутов. Выполняя поворот, его линкоры попали под жесточайший обстрел, получив серьезные повреждения и понеся большие потери в людях. Командиру "Бархэма" Крэй-гу действительно было нелегко разобрать флажный сигнал "Лайона", поскольку корабли Битти находились слишком далеко впереди. Линейные крейсера уже осуществили свой поворот и неслись навстречу эскадре Эван-Томаса. Сближение двух колонн шло со скоростью 50 узлов! Корабли Битти держали ход 26 узлов, а 5-я эскадра - 24. Проносившийся мимо "Бархэма" "Лайон" вновь дал сигнал: "Всем поворот один за другим на 180". Эван-Томас, не зная, что происходит впереди, долго ломал голову: к чему этот поворот? Их сомнения рассеялись только тогда, когда они сами увидели колонну Шеера.

Головные дредноуты Шеера незамедлительно открыли огонь по 5-й эскадре, выполнявшей поворот "один за другим". "Бархэм" получил несколько попаданий. Наибольшие неприятности доставил тяжелый снаряд, пробивший борт и уничтоживший радиостанцию и помещение с ранеными и санитарным персоналом. Пламя от взрыва того же снаряда подожгло заряды на батарейной палубе и принесло большие потери в людях, а его осколок влетел в нижнюю боевую рубку и смертельно ранил младшего штурмана. Следовавшие за "Бархэмом" "Уорспайт" и "Вэлиент" отделались легким испугом. Их накрыли несколькими залпами. Они были в изобилии политы водой от всплесков двенадцатидюймовых снарядов, но ни одного попадания не получили.

Больше всех досталось "Малайе", замыкавшей строй. Ее спасли прочность конструкции и мастерство командира капитана I ранга Алджернона Бойла, осуществившего несколько умелых маневров, позволивших избежать многих попаданий. "Малайя" стала мишенью для дредноутов 3-й эскадры контр-адмирала Пауля Бентке. Один из двенадцатидюймовых снарядов ударил в

стык бронированной крыши кормовой башни главного калибра и сорвал ее с болтов. После этого огромная броневая плита, толщиной 330 мм, с грохотом подпрыгивала при каждом залпе. Два снаряда, пробив бортовую броню, взорвались на батарейной палубе 152-мм орудий. Попадание вызвало пожар боезапаса, в пламени которого погибли десятки человек.

"Самое тяжелое впечатление во всем этом деле, - писал впоследствии один из офицеров, - оставлял запах горелого человеческого мяса, который продолжал ощущаться на корабле в течение многих недель и вызывал у всех постоянное чувство тошноты". Еще два попадания сделали две подводные пробоины ниже ватерлинии. Опасность была сразу ликвидирована, но принятая забортная вода создала крен в 4 градуса, что сразу уменьшило угол возвышения орудий главного калибра и, следовательно, дальность их стрельбы.

Излишне говорить, что 5-я эскадра не осталась в долгу и в свою очередь "угостила" корабли Бентке и Хиппера 800-кг снарядами. Один только "Зейдлиц" получил 5 штук и был на грани затопления. На "Фон дер Танне" орудия главного калибра были выбиты все до одного, но его командир Вильгельм Ценкер принял решение оставаться в строю и тем самым оттягивать на свой корабль часть залпов англичан.

Теперь роли поменялись - англичане уходили, а немцы преследовали. Начался "бег на север" - второй этап Ютландского сражения. Хиппер и Шеер думали, что заманили Битти в ловушку, но они не подозревали, что с севера на них надвигается весь Гранд Флит и открывается еще более грандиозная западня. Битти предоставлялась потрясающая возможность вывести весь Флот Открытого моря на корабли Джеллико и тем самым покончить с ними раз и навсегда. В свете этой ситуации гибель нескольких "проклятых кораблей" превращалась в простую статистику и не играла уже никакой роли. Командиры 4 уцелевших линейных крейсеров - Эрнел Чэтфилд, Уолтер Кауна с "Принсес Ройял", Генри Пелли с "Тайгера" и Джон Грин с "Нью Зеланд" - испытывали настоящий охотничий азарт, уже подсчитывая, через сколько времени германские корабли попадут под главный калибр Гранд Флита.

Битти прочно держал инициативу в своих руках. Его эскадра, пользуясь преимуществом в скорости, начала отжимать голову германской колонны к востоку с тем, чтобы не дать Хипперу возможности слишком рано заметить главные силы британского флота и предупредить Шеера. К 17.30 сражение длилось уже два часа без перерыва и интенсивность его продолжала возрастать. В этот момент в бой вмешалась 3-я эскадра линейных крейсеров

контр-адмирала Горацио Худа, шедшая в авангарде главных сил Джеллико и подоспевшая к месту сражения с северо-востока. Колонна Хиппера оказалась под перекрестным обстрелом. Сражение распространилось на огромную акваторию. На флангах колонн тяжелых кораблей шел бой легких сил.

Попытка германских легких кораблей выйти в торпедную атаку против эскадры Худа закончилась для них плачевно. Ни одна из торпед не достигла цели. Зато меткий залп 305-мм орудий "Инвинсибла", удачно откорректированный старшим артиллерийским офицером Данрейтером, буквально расплющил легкий крейсер "Висбаден", затонувший через несколько минут, и серьезно повредил легкие крейсера "Пилау" и "Франкфурт".

Тем временем с севера приближались главные силы британского флота - 6 параллельно идущих колонн по 4 дредноута в каждой, в окружении легких кораблей. На мостике флагманского линкора "Ай-рон Дьюк" стоял сам командующий флотом в водах метрополии адмирал Джон Расворт Джеллико маленький усталый человек, на чьих плечах вот уже два военных года лежал непомерный груз ответственности верховного командования. Вначале на британских дредноутах слышали только отдаленный гром канонады где-то за горизонтом. Наконец в 18.00 Джеллико увидел "Лайон", а затем и остальные корабли, ведущие жестокую артиллерийскую дуэль. Сколько людей и кораблей успели уже исчезнуть в морской пучине, а главные силы двух флотов еще только выходили на дистанцию боя! Получив сигнал флагманского корабля, 24 британских дредноута начали перестраиваться из 6 колонн в одну многокилометровую бронированную кобру, готовящуюся захватить в смертельное кольцо Флот Открытого моря.

Одновременно контр-адмирал Роберт Арбетнот, сопровождавший главные силы со своей эскадрой устаревших броненосных крейсеров, узрел на свою голову легкие силы противника. "Дифенс", "Уорриор", дав по ним несколько залпов за пределами досягаемости, немедленно устремились в погоню. Выпуская огромные клубы дыма, два старых крейсера, увлеченные преследованием, пересекли курс линейным крейсерам Битти прямо под носом у "Лайона", заставив последнего отвернуть во избежание столкновения. Они опомнились только, когда обнаружили, что движутся прямо на колонну кораблей Флота Открытого моря и что их разделяют каких-нибудь 4,5 мили. Первый залп германских орудий обратил "Уорриор" в груду развалин и взорвал "Дифенс", на глазах у двух флотов превратившийся в фонтан обломков, дыма и пламени. Следующий залп отправил бы "Уорриор" вслед за его флагманом,

но его самоотверженно прикрыл собой "Уорспайт". Он в одну минуту получил сразу 13 попаданий тяжелыми снарядами, но бронированная туша дредноута стоически перенесла этот удар. Увы, геройский поступок "Уорспайта" только отсрочил тяжелую развязку: разбитый остов "Уорриора" еще дрейфовал некоторое время, а затем погрузился под воду.

Пока главные силы осуществляли свой сложный маневр, флагманский корабль Худа "Инвинсибл" постигла участь "Куин Мэри" и "Индефатигебла". К тому времени на обозримой акватории царил такой хаос, что многие наблюдатели приняли гибель "Инвинсибла" за катастрофу германского корабля. Ужасающий грохот орудий, десятки судов, мечущихся в разных направлениях, и дым - рваные клочья дыма в предвечерних сумерках, дым из дымовых труб, пороховой дым артиллерийских залпов, дым горящих кораблей. В 18.33, перекрывая всю эту чудовищную какофонию, раздался взрыв громадной силы, переломивший корпус линейного крейсера на две части. "Инвинсибл" стал одновременно и своеобразным монументом для 1 026 матросов и офицеров его команды. Море в том месте было относительно мелким, и обе половины корпуса вертикально воткнулись в дно. Корма и нос остались торчать над водой. Еще в течение нескольких лет после войны рыбаки могли видеть этот страшный памятник, пока шторм не опрокинул обе части остова. Спаслись только 6 человек. Старшим по званию был капитан III ранга Данрейтер, находившийся во время взрыва на самом верху фок-мачты в центре управления артиллерийским огнем. "Я просто ждал, когда вода подойдет ко мне, - вспоминал он позднее, - потом поплыл. Вода оказалась вполне теплой; недостатка в обломках, за которые можно было держаться, я не испытывал". Чарльз Фримантл, командир эсминца, подобравшего Данрейтера, отметил, что старший артиллерийский офицер "Инвинсибла" с истинно британской невозмутимостью поднялся на палубу его корабля и как ни в чем не бывало поприветствовал окружающих.

Гибель "Инвинсибла" ознаменовала начало третьей фазы Ютландского сражения - боя линейных кораблей. В 18.17 головной британский дредноут "Мальборо" открыл огонь по колонне Шеера. Только теперь германский командующий осознал, в какую западню попал его флот. Уже после войны в своих мемуарах Шеер утверждал, что "мысль о том, чтобы уклониться от боя путем маневра "отрыва от противника" не зарождалась. Прежде всего возникло твердое намерение помериться силами с этим противником". Однако действия Шеера вечером 31 мая 1916 г. свидетельствовали, что немецкого адмирала снедала только одна мысль: как бы вырваться из

смертельной петли превосходящих сил противника. В чудовищной неразберихе морского сражения, в наступающих сумерках Шееру удалось осуществить сложнейший маневр - поворот кораблей эскадры "все вдруг" на 180 градусов. Такая эволюция и в мирное время в условиях идеальной видимости требовала отменной выучки экипажей и идеальной работы сигнальщиков. В тот день германский флот выполнил этот маневр безупречно, соблюдя синхронность поворота и прямую, как стрела, линию кильватерной колонны. В надвигающейся темноте германский флот начал движение к родным берегам. До наступления полной темноты корабли Шеера осуществили еще несколько поворотов, уклоняясь от преследующего их противника.

Джеллико не решился ввязаться в ночной бой с германским флотом. Несколько лет спустя выдающийся военно-морской теоретик Джулиан Корбетт, автор официальной многотомной истории операций британского флота в первой мировой войне, так объяснял решение командующего:"... В тех погодных условиях, в наступающих сумерках, координация отдельных эскадр оказалась бы невозможной. ...Риск уничтожения отдельных соединений одного за другим превосходящими концентрированными силами противника был слишком велик". Корбетт был близким другом Джеллико, он искренне восхищался его талантом флотоводца, и, когда писались эти строки, он хотел защитить своего кумира от многочисленных нападок. Впоследствии аргументация Корбетта вызвала массу возражений. Здесь мы не будем вдаваться в суть этого спора - он носил уже чисто академический характер. Суть в том, что Джеллико уклонился от ночного сражения. Он приказал снизить скорость движения своих кораблей до 14 узлов и избрал направление движения с таким расчетом, чтобы отрезать Шеера от его баз и к утру перехватить германские корабли по пути к своим берегам.

В 19.30 канонада прекратилась и над морем воцарилась тишина. Орудийные расчеты оставались на своих местах. После четырех часов ужасающего грохота и огромного напряжения людям хотелось выговориться и поделиться своими переживаниями. Однако наступление темноты отнюдь не означало полного прекращения боевых действий. То тут, то там темноту озаряли огненные зарницы, и время от времени вспыхивали ожесточенные артиллерийские перестрелки. В колонне линкоров Шеера находились 6 эскадренных броненосцев додредноутного типа; флот Джеллико сопровождали несколько броненосных крейсеров устаревших конструкций. Включать эти корабли в состав соединений современных дредноутов было

большой ошибкой, и в ночь с 31 мая на 1 июня им пришлось сыграть свою самоубийственную роль.

В 1.45 12-я флотилия эскадренных миноносцев капитана I ранга Энслейна Стирлинга, словно шесть серых акул, вынырнула из темноты прямо на германский броненосец "Поммерн". Курсовые углы для торпедной атаки были идеальными. Почти два десятка торпед, стремительно нырнув в воду, понеслись к цели. Гигантский столб желтого пламени озарил море и небо. Эскадренный броненосец "Поммерн" и с ним шесть сотен моряков мгновенно перестали существовать.

Гибель английского броненосного крейсера "Блэк Принс" из состава злосчастной эскадры Роберта Арбетнота была не менее впечатляющей. Этот корабль блуждал в кромешной тьме в поисках флота Джеллико, словно несчастное хромое животное в поисках своего стада. Так же. Как и его собратья "Дифенс" и "Уорриор" несколькими часами ранее, он нашел не тот флот, который ему был нужен. Германский дредноут "Тюринген" неожиданно осветил его своими прожекторами и несколькими залпами превратил в пылающий факел.

Незадолго до полуночи дредноуты Шеера в течение 50 минут яростно отбивались от торпедной атаки 4-й флотилии английских эсминцев. В этом бою 4-я флотилия потеряла 5 кораблей, все остальные получили тяжелые повреждения, так что она практически перестала существовать. Удивительно, что некоторые из них вообще уцелели после атаки 16 дредноутов с расстояния 1 000 м. Им удалось попасть торпедой в легкий крейсер "Росток", а также повредить дредноут "Нассау" и легкий крейсер "Эльбинг".

Здесь невозможно описать все эпизоды боевых столкновений в ночь с 31 мая на 1 июня 1916 г. Главный итог заключался в том, что кораблям германского флота удалось в темноте разминуться с англичанами и добраться до своих баз. В 3.00 1 июня, когда небо на востоке начало светлеть, корабли Шеера добрались до Хорнс Рифа - измученные, морально и физически надломленные, абсолютно не готовые продолжать бой, но уцелевшие. Единственным современным дредноутом, который немцы потеряли в этом сражении, был флагманский корабль Хиппера линейный крейсер "Лютцов". Он получил 24 попадания тяжелыми снарядами, его надстройки были превращены в груду металла, артиллерия не действовала, корпус принял 8 000 т воды. Тем не менее, Хиппер хотел остаться на своем флагмане, буксировать который уже не было никакой возможности. Его отговорил начальник штаба Эрих Редер (будущий гросс-адмирал Третьего рейха, создатель надводного флота фашистской Германии). В

1.45 Хиппер и оставшиеся в живых моряки перешли на эсминцы, а "Лютцов" погрузился в пучину Северного моря.

"Мольтке" и "Зейдлиц", полузатопленные, со снесенными надстройками, уже больше походившие на две огромные и избитые подводные лодки, нежели на прежние красавцы, отстав от всех, медленно ползли сквозь тьму в южном направлении. Им дважды встречались британские дредноуты: в 22.30 "Тандерер" и в 23.45 - "Эджинкорт". Последний имел четырнадцать 305-мм орудий против трех действовавших на "Мольтке" и "Зейдлице" вместе взятых. Но английские линкоры по непонятной причине пропустили их с миром, и они благополучно добрались до родных берегов.

Около 5 утра Битти осознал, что произошло худшее - германский флот ускользнул. Лейтенант Чалмерс находился в штурманской рубке, когда туда вошел командующий. Осунувшийся, с красными от бессонницы глазами, адмирал прислонился спиной к стене рубки и медленно съехал на корточки. Закрыв глаза, Битти усталым голосом проговорил: "Что-то не так с нашими кораблями". И, помолчав, добавил: "И что-то не так с нашей системой".

В полдень 1 июня на "Лайоне" хоронили убитых. Серые от усталости с резко обозначившимися морщинами лица офицеров и матросов, проведших на ногах сутки без еды и сна, в страшном нервном напряжении. 99 трупов на палубе, готовых отправиться в последний путь. Поскольку корабельный священник был среди убитых, заупокойную читает Чэтфилд. Аналогичная церемония происходит на других кораблях флота. По мере движения кораблей на северо-запад в свинцово-серых волнах все чаще попадаются тела немецких и английских моряков. Там бывшие противники обрели покой и примирение. Обстановка молчаливая и серьезная, почти мистическая. Этим чувством прониклись все - от кочегара до адмирала.

Известие об уроне, нанесенном британскому флоту в генеральном сражении, распространилось по Германии с быстротой молнии. Как только корабли Флота Открытого моря вошли в полдень 1 июня в устье Яды, Шеер приказал подать всем офицерам на мостике шампанское. Он искренне считал, что флот проявил себя наилучшим образом, избежав поражения от превосходящих сил противника и нанеся ему более тяжелые потери. Реальные потери англичан в Ютландском сражении составили 14 кораблей суммарным тоннажем 111 000 т и 6 784 матроса и офицера убитыми. Германский флот потерял 11 кораблей (62 000 т.) и 3 058 человек личного состава.

Однако первое донесение Шеера преувеличивало английские

потери еще больше. Германский командующий утверждал, что противник потерял 1 дредноут (взрыв "Инвинсибла" немцы приняли за катастрофу "Уорспайта"), 3 линейных крейсера, 2 броненосных крейсера, 2 легких крейсера и 13 эсминцев. Пропагандистская машина не теряла ни минуты в раздувании успеха германского оружия. В официальном коммюнике, опубликованном днем 2 июня, говорилось о потере только двух кораблей: броненосца "Поммерн" и легкого крейсера "Висбаден". В обтекаемой формулировке преподносилось, что "Фрауэнлоб" и несколько эсминцев "не вернулись". Ни слова не было сказано о "Лютцове", "Эльбинге" и "Ростоке".

Сражение стало "Победой при Скагерраке", а Шеер - "Победителем при Скагерраке". Берлин был украшен флагами, а школьникам устроили праздничные каникулы. Вильгельм II, склонный к театральным жестам и публичным демонстрациям своих эмоций, в этот раз был близок к истерике. Он прибыл в Вильгельмсгафен 5 июня и, поднявшись на борт "Фридриха дер Гроссе", прилюдно обнял и расцеловал Шеера. Затем император обратился с прочувствованной речью к офицерам и команде, в которой неоднократно упомянул, что "рок Трафальгара, довлевший над нами, теперь разрушен". Далее император один за другим посетил остальные корабли, где он целовал командиров и развешивал всем Железные кресты и медали. Шеер и Хиппер удостоились высших государственных наград, первый был произведен в полные адмиралы, второй - в вице-адмиралы. Хиппер также был пожалован в дворянство и стал фон Хиппером. Шеер, однако, не счел возможным принять титул. Он так никогда и не стал фон Шеером, как иногда ошибочно его величают некоторые немецкие авторы.

Не может быть никаких сомнении в искренности чувств германских моряков. Они показали отличную выучку и храбро сражались против численно превосходящего противника. Их корабли продемонстрировали прекрасные конструктивные качества. В 20-е гг. в знаменитом музее военной истории в Мюнхене была изготовлена огромная панорама: искусно выполненные модели английских и германских военных кораблей сточным соблюдением масштабов и расстояний изображали Ютландское сражение. Над экспозицией красовалась массивная надпись: "Победа под Скагсрраком". Возле панорамы всегда толпились многочисленные посетители и с гордостью обменивались впечатлениями.

Однако не следует забывать о строгом различии между общественным мнением в Германии по поводу Ютландского сражения и реальной стратегической ситуацией в Северном море

после генеральной пробы сил между двумя флотами. Официальная пропаганда Германии могла сколько угодно манипулировать цифрами потерь, но правда заключалась в том, что Ютландский бой не привел к кардинальному изменению баланса сил в Северном море. Какие бы тактические просчеты не совершил Джеллико, поле боя осталось за ним. Правда заключалась в том, что почти половина тяжелых кораблей Шеера получили тяжелые повреждения и нуждались в длительном ремонте, а 24 дредноута Джеллико, заправившись топливом, уже на следующий день были вновь готовы к выходу в море.

В отличие от Германии, в Англии итоги Ютландского сражения поначалу вызвали прямо противоположную реакцию. Как только поврежденные корабли Гранд Флита начали прибывать в порты Восточной Англии, буквально по всей стране прокатился слух. что на море состоялось грандиозное сражение. Поскольку на кораблях Гранд Флита служили многие десятки тысяч матросов и офицеров, многие из них поспешили успокоить своих родных, что они живы. Военная цензура не посмела задержать эти тысячи писем. Таким образом, к концу дня 2 июня Англия знала, что ее флот участвовал в решающем сражении с германским флотом. Адмиралтейство не располагало точной информацией, но и не могло продолжать хранить молчание. Высшее руководство флота запросило Джеллико и, получив от него краткую информацию, наскоро составило официальное коммюнике, которое появилось в прессе к 19.00 2 июня. Оно было лаконичным и содержало всю правду, которая на тот момент была известна - ни больше и ни меньше. Заявление Адмиралтейства честно информировало, что флот потерял 10 кораблей, а может быть и 16, и среди них 3 линейных крейсера. Немцы потеряли 1 линейный крейсер, а возможно и 1 линейный корабль, а также некоторое число легких крейсеров и эсминцев. Официальное коммюнике выглядело каким-то куцым и безэмоциональным, в нем отсутствовали какие-либо выводы или комментарии. В результате оно производило впечатление, будто флот потерпел поражение, если не полный разгром.

"Бомба", запущенная Адмиралтейством, взорвалась на следующий день. 3 июня, в субботу, после чтения утренних газет вся нация ходила с траурными лицами. Битва "ознаменовалась определенным стратегическим успехом Германии" ("Манчестер Гардиан"), "нам следует признать поражение в Ютландском сражении" ("Дэйли Ньюс") и т. д. Только "Дэйли Мэйл" и "Дэйли Телеграф" заявили, что результаты сражения следует "рассматривать как удовлетворительные".

Военные моряки были недовольны исходом Ютландского

сражения, но никто из его участников не считал, что английский флот потерпел поражение. Весь плавсостав был глубоко возмущен нападками прессы. Флаг-офицер Битти Ральф Сеймур писал домой 4 июня: "Это была, наверное, самая ожесточенная и кровопролитная морская битва в истории, когда второй по могуществу флот в мире сражался против нас и едва избежал разгрома. Мы одержали верх, а теперь нам говорят, что это было поражение! Наши потери напрасны, а наши адмиралы - дураки"! Битти и Джеллико направили Джексону возмущенные письма, требуя пересмотреть первоначальную оценку.

Вечером в воскресенье, 4 июня, Адмиралтейство опубликовало очередное коммюнике, которое на следующий день появилось во всех утренних газетах. В нем говорилось, что противник понес гораздо большие потери, чем это могло показаться первоначально. Новое сообщение Адмиралтейства уже гласило, что противник потерял 2 линейных корабля, 2 линейных крейсера, 4 легких крейсера и как минимум 9 эсминцев. Было особо подчеркнуто, что Джеллико, "загнав противника в порты, вернулся на место сражения и произвел поиск подбитых кораблей". Начиная с 5 июня в Англии заговорили, что Ютландское сражение "определенно можно считать победой".

Месяц спустя "Лондон Газетт" опубликовала "Рапорт адмирала Джеллико о Ютландском сражении", после чего у англичан исчезли последние сомнения в его победоносном исходе. 7 июля "Тайме" провозгласила, что "Рапорт" подтверждает, что наша победа была полной, и единственной причиной, по которой германский флот не был полностью уничтожен, является темнота, позволившая ему ускользнуть. Сражение продемонстрировало, что "наша стратегия является верной и по-настоящему морской", "наша тактика достойна восхищения как концептуально, так и на практике", "наши славные традиции живут и побеждают".

Еще ранее официоз Адмиралтейства "Нэйвал энд Милитари Рекорд" объявила, что "сегодня престиж военного флота стоит так высоко, как никогда за последние сто лет". Лига Военно-морского флота назвала Ютландское сражение "Вторым Трафальгаром". Газеты всех политических окрасок превозносили Джеллико и Битти за их тактическое мастерство и выгодно сравнивали обоих с Нельсоном. Достойную точку во всей этой кампании поставил военно-морской обозреватель "Дэйли Экспресс" Х. К. Ферраби: "Если в этой стране еще и остался кто-либо, кто ставит под сомнение победу Британии, ...ему надо показаться психиатру".

Однако этот угар, искусственно созданный официальной пропагандой, не мог продержаться долго. Специалистов и, прежде

всего, военных моряков участников сражения этот наигранный энтузиазм не мог ввести в заблуждение с самого начала. 4 июня Джеллико счел уместным обратиться к матросам и офицерам Гранд Флита, в котором утверждал, что "сложившаяся к этому времени ситуация дает мне полное право констатировать, что славные традиции, унаследованные нами от многих поколений отважных моряков, самым серьезным образом поколеблены". В одном из писем, адресованных морскому министру сразу после сражения, Джеллико писал: "Я полагаю, что если мои действия считаются неправильными, вам не следует колебаться и назначить расследование".

Настроение командующего флотом окончательно упало, когда 5 июня пришло известие о том, что крейсер "Хэмпшир", на борту которого военный министр фельдмаршал Китченер отбыл в Россию, торпедирован немецкой подводной лодкой. Китченер был в числе погибших. "...Это настоящая катастрофа общенационального масштаба, и она повергла меня в глубочайшую депрессию, поскольку я чувствую и свою вину - ведь я определял маршрут движения. ...Боюсь, что в настоящее время мое везение закончилось".

24 июня Джеллико отбыл из Скапа-Флоу в Лондон для личного доклада в Адмиралтействе. По дороге командующий флотом задержался в Розайте, где навестил Битти на борту "Лайона". Битти встретил человека абсолютно раздавленного морально и физически. Джеллико сидел в адмиральской каюте, охватив голову руками и повторял упавшим голосом: "Я упустил одну из величайших возможностей, какая только может выпасть на долю человека".

Что касается Битти, то его настроение было не лучше, хотя в силу своего темперамента он реагировал несколько по-другому. Сразу по прибытии эскадры в Розайт после сражения Битти немедленно послал за Данрейтером. Чудом уцелевший старший артиллерийский офицер "Инвинсибла" впоследствии вспоминал: " Я провел с ним час или более в его каюте на борту "Лайона"; все это время он без конца ходил взад и вперед и безостановочно говорил о действиях командующего флотом, который не поддержал его. Тогда я был молодым капитаном III ранга, но до сих пор считаю тот час самым болезненным в моей жизни".

Битти очень не любил вспоминать о Ютландском сражении и никогда не отмечал этой даты. Для него 31 мая навсегда осталось самым черным днем. Когда приближалась первая годовщина Ютландского сражения, несколько его офицеров спросили командующего, не желает ли он каким-либо образом отметить дату. Битти ответил им, что "это был один из самых печальных

дней в моей жизни, когда я потерял многих старых и любимых мною друзей, а флот упустил одну из величайших возможностей одержать беспримерную победу, а посему он ни в каком смысле не может быть днем праздника. Мне больше по душе ваша идея о заупокойной службе. Так и должно быть, и ничего больше".

Генеральное сражение между главными силами английского и германского флотов 31 мая - 1 июня 1916 г. нанесло флоту и английскому обществу глубокую психологическую травму. Все ожидали, что сразу после начала войны британский флот наголову разгромит Флот Открытого моря, устроив ему настоящее побоище по типу Трафальгарского сражения, в котором эскадра Нельсона уничтожила франко-испанскую армаду. Однако ничего подобного не происходило. Когда же дело дошло до решающей пробы сил, германским эскадрам не только удалось ускользнуть от превосходящего противника, но и нанести ему чувствительный урон. Победа "по очкам" осталась за германским флотом. Немцы потопили в 3 раза больше тяжелых кораблей и перебили в 3 раза больше людей, чем потеряли сами. Как только смолкла "критика оружием", заговорило "оружие критики".

Примерно с середины июня 1916 г. на флоте и в обществе стало расти законное желание - выяснить, кто же все-таки виноват, что так получилось. Особенно оно усилилось после опубликования "Рапорта адмирала Джеллико о Ютландском сражении". Первоначальный текст "Рапорта", датированный 18 июня, был сильно переделан и подредактирован "для общественного пользования". Из него была удалена информация, сочтенная секретной, и в прессе он появился озаглавленный другой датой - 24 июня. Полный текст первоначального "Рапорта" от 18 июня увидел свет только в 1920 г. в "Ютландских официальных депешах".

В сущности, все "за" и "против" вертелись вокруг двух имен - Битти и Джеллико. Вскоре весь флот разделился на две группировки - тех, кто был на стороне Битти, и тех, кто поддерживал Джеллико. Часть офицеров и большинство рядовых англичан склонны были главную долю вины возложить на Джеллико. Его обвиняли в трусости и нерешительности, сравнивая с Битти, который в течение всего боя отчаянно рисковал собой, своими кораблями и матросами. Многим казалось, что, "если бы Битти командовал флотом", Ютландское сражение могло бы окончиться совсем по-другому. Для общественного мнения сыграло свою роль и то обстоятельство, что в стиле руководства и в самой внешности Джеллико не было ничего героического, в то время как Битти обладал и тем и

другим в избытке. Некоторые недоброжелатели Джеллико договорились до того, что утверждали, будто командующий попросту "бежал с места сражения" утром 1 июня!

На флоте разделение на два лагеря пошло по следующему принципу: офицеры дивизионов линейных кораблей в большинстве своем приняли сторону Джеллико; плавсостав эскадры линейных крейсеров поддержал Битти. Экипажи линейных крейсеров вообще рассматривали себя как своего рода "элитный корпус" военного флота. Они искренне считали, что их адмирал блестяще справился со своей задачей и буквально "на блюдечке" преподнес Джеллико флот противника. Тому оставалось только завершить работу, но он и этого не смог сделать. Впрочем, их кумира тоже нашлось, за что критиковать. Храбрость и самоотверженность Битти ни у кого не вызывали сомнений. Но почему он не позаботился о том, чтобы надлежащим образом предупредить 5-ю эскадру линейных кораблей, которая из-за этого попала под убийственный огонь всего германского флота. Некоторые придерживались мнения, что Битти очертя голову ввязался в сражение и тем самым расстроил все планы командующего флотом по уничтожению германской морской мощи.

В кают-компаниях линейных крейсеров копилось глухое раздражение против командующего флотом. Джеллико прекрасно видел все это и по мере возможности пытался предотвратить разделение флота на две враждебные группировки. Когда в августе 1916г. эскадра Битти прибыла в Скапа-Флоу, Джеллико распорядился устроить им самую теплую встречу. Получилась довольно неловкая ситуация, как будто в главную базу прибывает не подчиненное ему соединение, а флот союзной державы. Сам Битти так описал этот эпизод: "...На линейных кораблях нам устроили грандиозную встречу и громко кричали "ура" в честь нашего прибытия. После этого все офицеры получили приглашение на обед, причем в такой форме, что избежать участия в нем было невозможно, и я не уверен, было ли это вполне искренне или по приказу. В воскресенье всех адмиралов обязали прибыть на обед к командующему флотом, на котором сражение (Ютландское, - Д. Л.) явно было запретной темой. Старый Пэк (Пэкинхем. - Д. Л.) неожиданно пустился рассуждать о каком-то его эпизоде, из-за чего сразу воцарилось напряженное молчание, которое сменилось натянутой болтовней на отвлеченные темы .

Именно с этого времени берет начало ожесточенная полемика между представителями двух лагерей, продолжавшаяся около трех десятилетий, даже после смерти двух флотоводцев.

Адмиралы и офицеры, военно-морские теоретики и историки, политики и журналисты, те, кто непосредственно участвовал в сражении, и те, кто в жизни не ступал на палубу военного корабля, разделились на сторонников Битти и сторонников Джеллико. Они опубликовали пухлые трактаты, брошюры, статьи, мемуары, выдвинули аргументы и контраргументы. Свою лепту в разжигание страстей внесли Уинстон Черчилль, Джулиан Корбетт, Реджинальд Бэкон и многие другие авторитеты. Чтобы в дальнейшем уже не возвращаться к теме Ютландского сражения, здесь представляется уместным забежать несколько вперед и сделать краткий историографический и источниковедческий экскурс в "Ютландские контраверзы", волновавшие умы британской общественности на протяжении 20-х и первой половины 30-х гг.

После окончания войны общественное мнение Англии продолжало возмущаться отсутствием объективной информации о Ютландском сражении, единственным источником которой могло быть только Адмиралтейство. Информационный вакуум, естественно, заполнялся самыми разноречивыми слухами и домыслами, подчас наносившими ущерб авторитету флота и военно-морской службы в обществе. В конечном итоге руководители военно-морского ведомства сочли, что хранить молчание дальше нецелесообразно. К конкретным шагам их также подтолкнули слухи, будто Джеллико, к тому времени уже вышедший в отставку, заполняет свое свободное время написанием мемуаров о войне, в которых будет столько критики, что никому мало не покажется. Мемуары Джеллико действительно увидели свет в июне 1919г. Однако они показали, что бывший командующий флотом был не настолько мелочным человеком, чтобы опуститься до сведения счетов.

23 января 1919 г. первый морской лорд Розлин Уэстер-Уэмисс представил морскому министру Уолтеру Лонгу докладную записку, в которой говорилось о необходимости подготовить и опубликовать детализированный исторический отчет о Ютландском сражении, основанный только на достоверных фактах. Специальным приказом была назначена маленькая комиссия, в распоряжение которой были представлены полные тексты рапортов флагманов, командиров кораблей и офицеров, участвовавших в Ютландском сражени, судовые журналы и все прочие источники. На основе этих документов комиссия должна была подготовить исторический трактат, содержащий только факты, без комментариев, а также схемы и карты, демонстрирующие в хронологическом порядке, что же на самом деле произошло во время сражения. Возглавил комиссию

капитан I ранга Дж. Е. Т. Харпер - лучший эксперт на всем британском флоте в области навигации и картографии. Ни Харпер, ни четыре его помощника в Ютландском сражении не участвовали. По мнению учредителей комиссии, данное обстоятельство должно было способствовать более объективному подходу авторов трактата.

Комиссия начала работу 6 февраля 1919г. Имена Харпера и его помощников было решено держать в секрете с тем, чтобы оградить их от возможного давления и влияния предвзятых мнений. Но тайна хранилась не долго. По словам Харпера, "...вопреки всем прецедентам и моим устным протестам", его имя было раскрыто. 26 марта он предстал перед палатой общин, где подвергся суровым и подчас весьма недоброжелательным расспросам. Отставной капитан III ранга Карлион Белаерс, в свое время демобилизовавшийся по состоянию здоровья и теперь выступавший как депутат парламента и ярый сторонник Битти, потребовал, чтобы Харпер на память назвал точные координаты гибели линейного крейсера "Инвинсибл". Харпер назвал. Его профессионализм был сочтен удовлетворительным.

Комиссия Харпера проработала всю весну и лето. В октябре 1919 г. текст официального "Описания Ютландского сражения" был представлен для одобрения в Совет Адмиралтейства. В тот момент Уэстер Уэмисс находился в Париже, и рукопись читал вице-адмирал Осмонд де Брок. Брок в свое время служил на эскадре линейных крейсеров, а затем, когда Битти в 1916 - 1918 гг. командовал Гранд Флитом, он занимал пост начальника штаба флота. Он уже собирался подписать свое имя, удостоверявшее одобрение Совета, когда вдруг передумал и сказал: "Поскольку лорд Битти в ближайшие несколько дней примет пост первого морского лорда, нам следует подождать его одобрения". "...Если бы адмирал Брок в тот момент поставил свою подпись и "Описание" вскоре вышло бы из печати, не было бы никаких "Ютландских контраверз" в прессе, и тысячи фунтов стерлингов государственных денег были бы сэкономлены".

1 ноября 1919 г. Битти вошел в Уайтхолл в качестве первого морского лорда. Незаменимого Чэтфилда он сделал заместителем начальника генерального морского штаба. Поползли слухи, что "линейно-крейсерская банда оккупировала Адмиралтейство". Как первый морской лорд, Битти нес ответственность за содержание "Описания". Он прочел рукопись, и многие страницы, касающиеся действий линейных крейсеров, ему не понравились. Текст "Описания" вернули "на доработку". Первый морской лорд начал постоянно "дергать" Харпера. Он то вызывал его к себе для дачи новых указаний, то, восстановив по памяти какие-либо факты,

которые, как ему казалось, имели место в действительности, направлял главе авторского коллектива записки с "новой информацией".

11 февраля 1920 г. Битти очередной раз вызвал Харпера и потребовал внести дополнения в текст по поводу точности стрельбы орудий главного калибра линейных крейсеров. Расстроенный Харпер, выйдя из кабинета первого морского лорда, наткнулся на Джеллико, который решил заглянуть в Адмиралтейство, возвратившись из длительного вояжа по британским доминионам. Первоначально, когда Уэмисс распорядился начать работу над "Описанием", было решено, что ни Джеллико, ни Битти рукопись читать не будут, и они должны увидеть текст только после его опубликования. Теперь этот запрет терял свой смысл. Разозленный Харпер все рассказал Джеллико и предложил бывшему командующему флотом внести свои "дополнения", какие тот сочтет нужным. По возвращении в Англию до Джеллико стали доходить слухи, что готовится к публикации весьма предвзятое "Описание Ютландского сражения". Прошло немного времени, и он получил тому подтверждение что называется "из первых рук". Конфронтация стала неизбежной.

В середине февраля 1920 г. на книжных прилавках появилась брошюра Карлиона Белаерса "Ютландское сражение: завязка и развязка". Его опус носил определенно провокационный характер. Чего стоили одни только названия глав ("Гранд Флит щипает, а не кусает: пришел, увидел, повернулся и ушел"). Как уже упоминалось, Белаерс выступил ярым сторонником Битти. На страницах своей брошюры он жестоко критикует Джеллико, изощряясь в аллегорических сравнениях и прочих литературных приемах. Автор называет командующего флотом то "изможденным пилигримом", то Гамлетом, "занемогшим от тяжелых мыслей". Не менее безжалостно Белаерс заклеймил и Джона Харпера. Последний даже хотел подать на автора в суд, но морской министр Уолтер Лонг отговорил его. Однако образность сравнений отставного капитана III ранга оказалась единственным достоинством его книги. Описание Ютландского сражения грешит многочисленными неточностями, а разбор стратегии и тактики продемонстрировал не очень высокий профессионализм Белаерса. Тем не менее именно ему принадлежит сомнительная честь открыть обмен чернильными залпами между двумя группировками.

С февраля 1920 г. совершенно отчетливо обозначилось стремление Битти навязать свою собственную версию Ютландского сражения, вопреки сопротивлению и растущему

раздражению Харпера, беспокойству Уолтера Лонга и чувству неловкости Чэтфилда. Лонг несколько раз приглашал к себе Битти и Харпера, но привести их мнения к общему знаменателю оказалось за пределами его возможностей. Закончилось это тем, что Джон Харпер, по его настоятельной просьбе, был освобожден от возложенной на него задачи.

Подготовка "Описания" превращалась в неразрешимую проблему. Лонг обратился к Джеллико, предложив последнему также внести свои поправки и замечания. Однако после некоторых размышлений морской министр пришел к выводу, что подготовить такое "Описание", которое удовлетворяло бы одновременно и Битти и Джеллико, невозможно. Битти являлся первым морским лордом, фактическим руководителем морской политики Империи. Занимая высшее кресло в военно-морской иерархии Великобритании, он сосредоточил в своих руках все рычаги власти и патронажа. Джеллико был отставным адмиралом. К тому же он собирался отправиться с семьей в Новую Зеландию, за многие тысячи миль от Лондона. Но сбрасывать его со счетов было бы ошибкой. Джеллико имел многочисленных сторонников и в Адмиралтействе, и на флоте.

Лонг лихорадочно искал выход и не находил его. В конце концов он пришел к выводу, что от публикации "Описания" придется отказаться. Офицеры генерального морского штаба поддержали его. Но Битти выступил против. Первый морской лорд указал на то, что общество и печать продолжат возмущаться отсутствием объективной информации. Битти предложил изъять текст, подготовленный Харпером, и опубликовать только карты, схемы, а также тексты донесений адмиралов и командиров кораблей.

В результате в декабре 1920 г. увидели свет знаменитые "Ютландские депеши". Для историков они стали бесценным источником информации. Но они представляли собой груду сырого фактического материала" и в силу этого требовали очень осторожного обращения. Обработать их и извлечь "препарированную" объективную информацию мог только специалист. Дело в том, что каждый офицер, командир корабля и даже флагман эскадры или соединения видел "свой кусочек сражения". В грохоте артиллерийских залпов, дыму и наступающих сумерках дать объективную картину ситуации было очень сложно.

Так, например, моряки линейных кораблей Джеллико приняли катастрофу "Инвинсибла" за гибель германского корабля - при виде колоссального взрыва многие даже махали руками и кричали "ура". "В 18.40 было видно, как второй номер в колонне

дредноутов класса "Кениг" получил тяжелое попадание и был охвачен пламенем с носа до кормы, - гласят "Ютландские депеши", - ..корабль осел на корму, а затем, очевидно, взорвался". Многие рапорты свидетельствуют о потоплении "Дерфлингера". "...В 17.00, после получения попадания залпом, вода залила квартердек, а затем дошла до труб, и было видно, как он погрузился под воду".

"Дерфлингер" действительно получил серьезные повреждения, 150 человек из его команды были убиты, корпус принял много забортной воды и "сидел очень низко". Ложное потопление "Дерфлингера" еще можно было отнести на счет плохой видимости. Но 4 дредноута типа "Кениг" участвовали в артиллерийской дуэли с тяжелыми кораблями Гранд Флита всего несколько минут. Из них только сам "Кениг" получил ряд серьезных попаданий.

Таким образом, "Ютландские депеши" нельзя рассматривать как "объективную информацию", предназначенную для общественности. Они представляли собой первоисточник, требовавший обработки специалиста. Для неподготовленного человека "Ютландские депеши" были слишком сложным "чтивом", и составить по ним сколько-нибудь целостное представление он не мог. Естественно, что выход в свет "Ютландских депеш" проблемы не решил. Последние месяцы 1920 г. ознаменовались очередным всплеском страстей по поводу Ютландского сражения.

В "Дэйли Мэил" от 28 октября появилась передовая статья, озаглавленная "Ютландское молчание". Она заслуживает того, чтобы привести из нее пространную цитату: "Адмиралтейство по-прежнему пытается скрыть правду о Ютландском сражении. Военные моряки и нация уже давно хотят знать, почему лорд Джеллико во главе превосходящего британского линейного флота повернул перед лицом разбитого германского флота, вполовину слабейшего, и позволил ему ускользнуть после того, как он был буквально отдан ему в руки благодаря смелым действиям лорда Битти. Таким образом, он продлил войну на два года и сделал возможной неограниченную подводную войну. Снова и снова в течение последних восемнадцати месяцев Адмиралтейство обещало опубликовать официальное описание сражения со всеми необходимыми документами сразу, как только текст будет завершен. Описание готово и находится в печати в течение четырех месяцев. Но вчера представитель Адмиралтейства в палате общин взял все прошлые обещания назад и спокойно заявил, что описание вообще никогда не будет опубликовано. Его перепоручают сэру Джулиану Корбетту, который пишет официальную историю войны на море.

Нет никакой уверенности, что он опубликует все важнейшие документы... Нет даже гарантии, что очередной том труда сэра Джулиана выйдет в ближайшее время. ...Почему нация должна терпеть эти фокусы? Извинения, принесенные вчера, просто смешны. ...Между тем, величайшая несправедливость совершается в отношении офицеров и матросов с кораблей графа Битти. Их потери исчисляются тысячами, в то время как среди 30 000 матросов и офицеров линейных кораблей лорда Джеллико, как указал в опубликованном нами вчера интервью член парламента капитан III ранга Белаерс, всего четверо погибших. Тем не менее командиры кораблей лорда Джеллико получили такие же почести, как те, кто служил под началом графа Битти".

На следующий день эта статья была слово в слово воспроизведена в передовых колонках "Тайме". Она же послужила сигналом для других критиков Джеллико. Вновь напомнил о себе

известный военно-морской эксперт, публицист и изобретатель Артур Полен. Сразу после войны он издал удивительно скучный трактат на данную тему, но два года спустя он счел уместным еще раз донести до обывателя свое невысокое мнение об адмирале Джеллико. "Тайме" от 2 ноября опубликовала открытое письмо Полена, в котором он раскритиковал мемуары Джеллико. Полен открыто заявил, что донесения бывшего командующего флотом и все карты и схемы, приложенные к его воспоминаниям, сфабрикованы таким образом, чтобы "намеренно обмануть общественность". "Это вольное обращение с важнейшими фактами, это принижение других, эти особые жалобы и оправдания, и все диаграммы не вызывают доверия". Письмо Полена получило жесткую отповедь со стороны вице-адмирала Марка Керра, который между прочим напомнил читателям, что еще перед войной адмирал Джеллико отклонил изобретенную Поленом систему централизованного управления артиллерийским огнем. Всем сразу стала ясна подоплека выступлений Полена.

Таким образом, опубликование "Ютландских депеш" не сняло проблему. Руководители военно-морского ведомства обратились с официальной просьбой к крупнейшему военно-морскому теоретику и историку Джулиану Корбетту, чтобы он завершил дело, начатое Харпером. Но Корбетт был занят написанием многотомной истории морских операций английского флота в первую мировую войну и под этим предлогом отказался. Зато чтение макета 3-го тома фундаментального труда Корбетта, почти целиком посвященного Ютландскому сражению, вызвало у Битти неподдельную ярость. Первый морской лорд потребовал его переделать. Лишь заступничество полковника Э. Дэниела, начальника исторического отдела Комитета Имперской Обороны, помогло Корбетту противостоять давлению со стороны высшего флотского начальства. В конечном итоге 3-й том удалось опубликовать в 1923 г. в первозданном виде, хотя уже после смерти Корбетта.

Профессор Дж. Уинтон указывает, что при подготовке тома о Ютландском сражении Корбетту не разрешили читать дешифрованные германские радиограммы, которыми Адмиралтейство снабдило Джеллико в день Ютландского сражения. Они были настолько непрофессионально интерпретированы, что ввели командующего флотом в полное заблуждение относительно истинного нахождения немецких эскадр. Адмиралтейство имело свою, и немалую, долю вины за неудачу британского флота 31 мая - 1 июня 1916 г., и высшее руководство военно-морского ведомства сделало все возможное,

чтобы эти факты не стали достоянием гласности.

Поскольку Корбетт отказался. Адмиралтейство решило прибегнуть к услугам капитана I ранга в отставке Альфреда Дьюара, который зарекомендовал себя как военно-морской историк. Тот согласился, взяв себе в помощники Кеннета Дьюара - своего младшего брата, также морского офицера. Последний претендовал на роль интеллектуального лидера нового поколения прогрессивно мысливших молодых офицеров. Он имел весьма критический настрой по отношению к представителям старшего поколения, воспитанным на ценностях "эры Фишера", и всячески его демонстрировал. Такая позиция снискала Дьюару-младшему репутацию человека желчного, не боящегося "говорить правду в глаза", и сильно мешала его продвижению по службе.

Переработав текст, подготовленный Харпером, братья Дьюары представили свой вариант "Описания". Оно было скомпоновано таким образом, чтобы представить Битти в наиболее выгодном свете. Лонг все же счел уместным послать экземпляр рукописи в Новую Зеландию, чтобы Джеллико мог с ней ознакомиться. Бывший командующий флотом категорически воспротивился опубликованию "Описания" Дьюаров. Он очень внимательно изучил рукопись с картами и схемами в руках и обнаружил в ней много фактических неточностей и подтасовок.

Тем не менее "Описание Ютландского сражения", подготовленное Дьюарами, в августе 1924 г. увидело свет. Это была самая бестактная публикация, когда-либо издававшаяся под эгидой Адмиралтейства. Замечания Джеллико были помещены в этой же книге в виде приложения и в свою очередь сопровождались подстрочными комментариями, отражавшими позицию официального руководства флота. Подстрочник в изобилии содержал замечания, которые могли покоробить любого воспитанного человека: "Лорды Адмиралтейства вполне удовлетворены..."; "Лорды Адмиралтейства не могут признать, что в этом месте допущена какая-либо несправедливость..."; "Факты, в том виде, в каком они представлены в "Описании", правильны..." и т. д. Примечания производили впечатление, что Битти, генеральный морской штаб и все прочие, кто стоял за ними, отбросили последние приличия.

К середине 20-х гг. страсти достигли наивысшего накала. В 1925 г. адмирал Реджинальд Бэкон, будущий биограф Джеллико и Фишера, опубликовал полемическую книгу под названием "Ютландский скандал". На страницах "Скандала" Битти досталось не меньше, чем Джеллико во всех предыдущих опусах. Даже Джеллико нашел, что "пожалуй, это чересчур". Газетчики, ранее всячески подогревавшие страсти, теперь взмолились и

потребовали прекращения "дискуссий". "Ютландские контраверзы" окончательно разделили флот на два лагеря и подорвали авторитет военно-морской службы в глазах общества. Некоторое время казалось, что скандальная полемика пошла на убыль, но в 1927 г. увидел свет 3-й том "Мирового кризиса" Черчилля. Добрая сотня страниц в нем была посвящена разбору Ютландского сражения. Судя по схемам и общей концепции, выдвинутой автором, бывший морской министр пользовался услугами братьев Дьюаров в качестве консультантов. При чтении черчиллевской интерпретации создается впечатление, будто он совершенно забыл, что события с мостика корабля выглядят совершенно по-иному, чем из кресла писателя. В описании Черчилля все выглядит так, как если бы Джеллико имел на своем столе всю информацию или мог разглядывать всю акваторию Северного моря через некое волшебное зеркало (в XVI в. испанцы считали, что такое зеркало имелось у Дрейка). "Мировой кризис" вызвал грозную отповедь Реджинальда Бэкона.

В том же 1927 г. наконец-то опубликовали первоначальный вариант "Описания", подготовленного Харпером. Теперь оно имело заглавие "Воспроизведение описания Ютландского сражения". Одновременно вышла книга Харпера, обозначившая его личную позицию. Но, увы, харперское "Описание", из-за которого 7 лет назад было истрепано столько нервов и пролито столько чернил, теперь не вызвало никакого резонанса. Кроме нескольких специалистов, его никто не прочел. К концу 20-х гг. "Ютландский скандал" всем надоел. Главные фигуры трагедии - Битти и Джеллико были уже не у дел, страсти утратили свою первоначальную остроту.

Полемика по инерции продолжалась еще некоторое время в первой половине 30-х гг. Любопытно, что даже служители церкви сочли возможным высказаться по этому поводу. В 1933 г. о. Дж. А. Пэстфилд предложил на суд читателей свой "незашоренный взгляд" стороннего человека на Ютландское сражение. Он собрал и тщательно обработал огромный материал. У специалистов его опус получил высокую оценку. Но прочли его только специалисты. В принципе, дискуссия о Ютландском сражении продолжается по сей день. Но она перекочевала на страницы серьезных академических трудов и носит уже сугубо "академический характер".

Таковы были отголоски крупнейшего морского сражения первой мировой войны, разыгравшегося между британским и германским флотами 31 мая - 1 июня 1916 г. "Ютландские контраверзы" продолжали приковывать внимание английской общественности на протяжении первого послевоенного

десятилетия. Комментарии здесь излишни. Остается только выразить сожаление, что человек такого масштаба и характера, как адмирал Дэвид Битти опустился до сведения счетов со своим бывшим командующим.

Глава 4.

Нечто вроде победы

(1916-1919 гг)

Выносит теперь любой прилив
Суда, что мы вели.
Бросает теперь любой отлив
Погибших нашей земли.
И снова их море уносит всех
Батраков и вождей.
Коль кровь цена владычеству,
То мы уплатили своей!
Р. Киплинг

В конце лета 1916г. Джеллико предоставился последний шанс покончить с главными силами германского флота. Вечером 18 августа Шеер вывел в открытое море 18 дредноутов и 2 линейных крейсера в сопровождении легких крейсеров и эсминцев. Эскадра Хиппера состояла только из "Фон дер Танна" и "Мольтке". "Зейдлиц" и "Дерфлингер" получили в Ютландском бою настолько сильные повреждения, что их ремонт потребовал много месяцев. Шеер выделил Хипперу новый линейный корабль "Байерн" с 380-мм артиллерией и два самых быстроходных дредноута "Гроссер Курфюрст" и "Маркграф". Эта пятерка двигалась в 20 милях впереди главных сил, выполняя роль стратегического авангарда.

Шифровальщики "комнаты 40" сработали четко. Гранд Флит вышел из Скапа-Флоу на перехват еще до того, как корабли Шеера покинули свои базы. Несколько позже из Ферт-оф-Форта вышли 6 линейных крейсеров Битти. В назначенной точке к ним присоединилась 5-я эскадра линейных кораблей, и они заняли свое место, двигаясь в 30 милях впереди линкоров Джеллико. В 5.50 легкий крейсер "Ноттингем", обеспечивающий прикрытие колонны главных сил, был атакован подводной лодкой "U-53" и получил попадание двумя торпедами. Он остался на плаву, и его, пожалуй, можно было отбуксировать на базу, но через час в него попала еще одна торпеда, и крейсер ушел под воду. Этот случай крайне встревожил Джеллико. Он приказал повернуть на 180 градусов и двигаться в обратном направлении до тех пор, пока "ситуация не прояснится". Прошло 4 часа, прежде чем командующий флотом вновь набрался смелости повернуть на юг и возобновить движение навстречу противнику.

К 14.00 линейные крейсера Битти находились в каких-нибудь 40 милях от Флота Открытого моря, двигаясь курсом, почти перпендикулярным движению колонн Шеера. Джеллико приказал увеличить ход до полного. Погода стояла ясная и солнечная, в его распоряжении была уйма времени, а также 6 линейных крейсеров и 29 дредноутов, из которых 8 имели 381-мм орудия. Если бы противники еще в течение часа продолжали двигаться прежними курсами, англичане отрезали бы немцев от их баз и скорее всего разгромили бы Флот Открытого моря. Но Шеера вновь выручил случай. С противоположной стороны к германскому флоту приближались эсминцы Тируита. Их обнаружил немецкий цеппелин и, приняв за линейные корабли, доложил Шееру. Последний решил, что перед ним часть сил английского флота, и немедленно повернул на юго-восток - навстречу Тируиту. Теперь флоты противников быстро удалялись друг от друга на расходящихся курсах.

К 16.00 Джеллико узнал, что германский флот оторвался от него и уже приближается к своим базам. Командующему ничего не оставалось, как отдать приказ возвращаться. На обратном пути подводная лодка "U- 66" попала двумя торпедами в легкий крейсер "Фалмут" из сил сопровождения эскадры Битти. Он потерял ход, но остался на плаву. На следующий день его добила подводная лодка "U-63". Английские подводники также не остались в долгу. "Е-23", оказавшаяся на пути движения Флота Открытого моря, поразила торпедой дредноут "Вестфален". Но тот благополучно добрался до базы. Английский флот вновь вернулся в свои порты в состоянии жесточайшего разочарования. 13 сентября Джеллико собрал всех флагманов Гранд Флита на совещание, которое состоялось на борту "Айрон Дьюка". События 19 августа повергли командующего в пессимизм и самую черную меланхолию. Он прямо заявил своим подчиненным, что, если впредь Гранд Флит будет заходить южнее широты Хорнс Рифа, ему не миновать больших потерь в людях и кораблях. С ним все согласились.

В начале ноября две немецкие подводные лодки сели на мель у побережья Ютландского полуострова. Шеер выслал несколько тяжелых кораблей, чтобы под прикрытием их орудий попытаться снять подводные лодки с мели. Возвращаясь назад, они были атакованы английскими подводными лодками, и два дредноута получили по торпеде. После этого кайзер окончательно запретил рисковать большими кораблями. Следующий выход Флота Открытого моря в полном составе состоялся только в апреле 1918 г. Операции больших кораблей окончательно зашли в тупик, в Северном море безраздельно воцарились подводные лодки,

торпеды и мины.

Тупиковая ситуация в европейских водах вызвала в Англии волну критики и недоверия к Адмиралтейству в целом и режиму Бальфура - Джексона в особенности. Осенью Асквит окончательно пришел к выводу о необходимости перемен в высшем военно-морском командовании. В ноябре премьер-министр направил Бальфуру письмо, в котором, в частности, указал на желательность ухода Джексона с поста первого морского лорда. 22 ноября морской министр официально обратился к Джеллико с предложением сменить Джексона на должности первого морского лорда. После нескольких дней мучительных раздумий тот согласился.

С переходом Джеллико в Адмиралтейство встал вопрос о кандидатуре командующего флотом в водах метрополии. Назначение Битти на пост командующего Гранд Флита в ноябре 1916 г. было сделано в значительной степени под давлением общественного мнения. Претендовать на эту должность могли 8 вице-адмиралов, стоявших в списке по выслуге лет впереди Битти. Но реальных кандидатур было четыре: вице-адмирал Сесиль Берни, командующий 1-й эскадрой линкоров, фактически второй флагман Гранд Флита; командующий 2-й эскадрой линкоров вице-адмирал Мартин Джерам; победитель при Фолклендах Доветон Стэрди и начальник штаба флота Джеллико Чарльз Мэдден. Все они, без сомнения, обладали качествами военных руководителей крупного масштаба. Сам Джеллико выразил желание видеть на своем месте Мэддена. О своих пожеланиях он письменно уведомил Бальфура и в том же послании весьма недружелюбно отозвался о Битти и "многочисленных ошибках", им совершенных. Однако "народ требовал" Битти. Асквит также считал, что Битти как раз "тот человек, который нужен". Джексон, мнением которого поинтересовались перед тем, как он покинул Адмиралтейство, также назвал Битти в качестве самой приемлемой кандидатуры.

27 ноября 1916 г. Битти принял командование. Неделю спустя он был произведен в звание полного адмирала в возрасте 45 лет. 3 декабря он получил теплое послание от самого Георга V: "Дорогой Битти. В связи с вашим вступлением в должность командующего флотом после сэра Джона Джеллико мне бы хотелось сообщить, какое удовлетворение мне доставило подписание этого назначения. Я знаю вас уже почти тридцать лет, с тех пор как мы вместе служили на Средиземном море. Я следил за вашей карьерой с интересом и восхищением и уверен, что прекрасный флот, которым вы теперь командуете, не мог попасть в лучшие руки; вы пользуетесь полным доверием ваших офицеров

и матросов, не в меньшей степени, чем ваш заслуженный предшественник. Желаю вам всего наилучшего от всего сердца и от имени всей Империи - да благословит Господь вас и мой флот и ниспошлет вам победу".

Подняв флаг командующего флотом на "Айрон Дьюке", Битти немедленно созвал совещание командующих эскадрами и соединениями Гранд Флита. Эдвин Александер-Синклер вспоминал об этом эпизоде следующее: "На первом совещании флагманов на борту "Айрон Дьюка" в Скапа-Флоу Битти, только что принявший командование, был самым младшим по возрасту. В самом начале атмосфера сохранялась явно напряженная, но его такт и манеры быстро рассеяли обстановку подозрительности и сомнений, настроение у всех поднялось. Он был прирожденным лидером".

Перемены в высшем эшелоне руководства флота повлекли за собой кадровые перестановки на уровне эскадр и соединений. Вице-адмирал Сесиль Берни перешел в Адмиралтейство вторым морским лордом. 1-ю эскадру линкоров и статус второго флагмана Гранд Флита унаследовал после него Чарльз Мэдден. Вице-адмирал Мартин Джерам вышел в отставку. Его сменил Джон де Робек, имевший сомнительную славу руководителя Дарданелльской операцией. Стэрди попросил, чтобы его, если можно, оставили в прежней должности командующего 4-й эскадрой линкоров. Ему не хотелось упустить возможности поучаствовать в генеральном сражении с германским флотом, если таковое состоится. Его просьбу удовлетворили. Уильям Пэкинхем принял от Битти эскадру линейных крейсеров.

Битти также решил сменить прежний флагманский корабль Джеллико "Айрон Дьюк" на более современную и быстроходную "Куин Элизабет". На ней немедленно были начаты работы по подготовке помещений для командующего и штаба флота. 17 февраля 1917г. Битти перенес свой флаг на "Куин Элизабет". Командование кораблем принял Чэтфилд, перед тем последовательно сменивший "Лайон" на "Айрон Дьюка". Вся эта чехарда с руководством плавсостава Гранд Флита увенчалась переменами на самом верху политического олимпа. 7 декабря 1916 г. премьер-министром Великобритании стал Дэвид Ллойд Джордж, который немедленно освободил Артура Бальфура от обязанностей морского министра. Военно-морское ведомство возглавил Эдвард Карсон.

Так хлопотно и суетливо начался самый трудный и сложный период в военной карьере Битти. Нелегкую ношу командующего флотом он нес ровно 3 года - с ноября 1916 по ноябрь 1919 гг. Вопреки надеждам, которые на него возлагали, никакого чуда

новый командующий не совершил. Битти продемонстрировал не меньшую осторожность и нежелание рисковать своими кораблями, нежели его предшественник. Но капитуляцию германского флота в ноябре 1918 г. принимал именно он, и в глазах английского народа именно Дэвид Битти олицетворял триумф британской морской мощи в этой войне.

Соотношение сил в надводных кораблях после Ютландского сражения изменилось в еще большей степени в пользу англичан. Правда, в Адмиралтействе некоторое время проявляли беспокойство и носились с идеей приобрести некоторое количество легких крейсеров, "которых всегда не хватает", и линейный крейсер взамен погибшей "Куин Мэри" у Японии. Однако вскоре необходимость в таких покупках отпала. Во второй половине 1916 г. в состав флота начали вступать корабли, заложенные по программе 1914г., инициатором которой был еще Фишер.

После триумфа линейных крейсеров в Фолклендском сражении Фишер окончательно убедился в правильности концепции быстроходного и сверхвооруженного корабля с легким бронированием. По решению первого морского лорда два последних корабля серии линкоров типа "Ройял Соверен", "Рипалс" и "Ринаун", достраивались как линейные крейсера. Война подгоняла как моряков, так и конструкторов. Разработка новых кораблей велась столь стремительно, что их общие виды были вычерчены за 10 дней! 25 января 1915 г. их кили заложили на стапеле, а в августе - сентябре 1916 г. строительство "Рипалса" и "Ринауна" завершилось. Они имели водоизмещение по 26500 т и развивали невиданную для таких больших кораблей скорость - 31-33 узла. Этот рекорд был достигнут за счет уменьшения числа 381-мм орудий с 8 (первоначальный проект для линкоров) до 6 и снижения толщины броневого пояса до 152 мм. Таким образом, "Рипалс" и "Ринаун" ознаменовали отход от наметившихся тенденций и возврат к первоначальному варианту "Инвинсибла".

Не успели еще смолкнуть дебаты о "Рипалсе" и "Ринауне", как Фишер выдвинул идею о строительстве еще 3 линейных крейсеров. Официально "Фьюриес", "Корейджес" и "Глориес" фигурировали как "большие легкие крейсера". При знакомстве с их тактико-техническими данными создается впечатление, будто Фишер решил довести до логического конца свою концепцию "главное оружие - скорость". "Корейджес" и "Глориес" имели водоизмещение по 18 600 т, "Фьюриес" - 19 100 т, могли развивать скорость до 35 узлов и несли очень легкое бронирование - бортовой пояс всего 76 мм. Эти корабли были вооружены всего несколькими, но зато самыми тяжелыми

орудиями: два первых имели четыре 381-мм пушки, последний одним 456-мм орудием! Первоначальный вариант предусматривал установку двух 456-мм орудий, но одно из них было изъято фельдмаршалом Д. Хейгом для нужд сухопутного фронта. Малая осадка этих линейных крейсеров (не более 6 м) позволяла им входить в прибрежные районы Балтийского моря.

Заложенные в 1915г. "Корейджес", "Глориес" и "Фьюриес" должны были вступить в строй через год, но установленный срок оказался нереальным. В 1916 г., когда "белые слоны", как их иногда называли, только сошли на воду, настало самое неподходящее для их предназначения время. В памяти военных моряков были совсем свежи впечатления от кровавых событий Ютландского боя, в ходе которого 3 британских линейных крейсера взлетели на воздух именно из-за слабости броневой защиты. Доверие к кораблям этого класса на флоте сильно пошатнулось.

Несмотря на то что сразу после Ютландского сражения "Рипалс" и "Ринаун" были поставлены в доки для установления на них дополнительных броневых плит, прикрывающих бомбовые погреба и элеваторы башен главного калибра, даже после такой основательной модернизации Битти старался не допускать их к активным боевым действиям. "Корейджес" и "Глориес" он вообще отказался включить в состав Гранд Флита. Адмирал оказался прав: в первой же случайной стычке с легкими крейсерами противника "Корейджес" получил сквозную пробоину через оба борта от вражеского снаряда. Таким образом, Ютландское сражение положило конец экстравагантным крейсерским экспериментам адмирала Фишера.

С декабря 1916 по октябрь 1917 гг. в строй также вступили 5 линейных кораблей типа "Ройял Соверен". Они имели стандартное водоизмещение 29 350 т и развивали скорость хода до 23 узлов. Бронирование и вооружение у них было примерно таким же, как и у дредноутов типа "Куин Элизабет". Пять линкоров типа "Ройял Соверен" вместе с "Рипалсом" и "Ринауном" если не качественно, то количественно далеко превосходили дредноуты "Байерн", "Баден" и линейный крейсер "Гинденбург", которые за это время успели пополнить состав германского флота.

После Ютландского сражения военные действия в водах метрополии велись еще без малого два с половиной года. Морская стратегия заключалась в барражировании тяжелых кораблей Гранд Флита в северной части Северного моря, постановках минных полей, а позднее в охране конвоев, борьбе с подводными лодками и операциях морской авиации в

прибрежных водах противника при поддержке легких кораблей. В ряде случаев главные силы британского флота в полном составе выходили на оперативный простор - если в Адмиралтейство поступала информация о предполагаемом выходе Флота Открытого моря. В известном смысле ситуация сложилась парадоксальная по сравнению с опытом предшествующих морских войн. Великобритания не обладала абсолютным господством на море, поскольку подводные лодки и отдельные рейдеры прорывались в Атлантику и наносили ущерб союзному судоходству. И одновременно главные силы флота противника были прочно закупорены в портах и бухтах, а господство британского флота в Северном море и за его пределами было более абсолютным и незыблемым, чем когда-либо. Океанские коммуникации Англии были открыты и надежно охранялись. Морская торговля Германии и ее союзников была полностью уничтожена. К концу 1917 г. последствия морской блокады стали все острее ощущаться в Германии, полностью удушая ее экономику и промышленность, урезая рацион питания в тылу и на фронте.

Здесь на некоторое время предстоит отвлечься от проблем морской войны и перейти к проблемам интимного характера, поскольку хронологически кризис в личной жизни Дэвида Битти почти совпадает с назначением его командующим флотом. Тем более что автор настоящего труда не ставил своей целью, уподобившись У. С. Чалмерсу, обойти эти эпизоды молчанием.

Крупнейший исследователь истории британского военного флота конца XIX - начала XX вв. американский профессор Артур Мардер в письме к отставному адмиралу Реджинальду Драксу от 24 февраля 1962 г. задал вопрос, не отражалась ли "неблагополучная семейная жизнь Дэвида Битти" на исполнении им своих служебных обязанностей. Драке ответил: "До конца 1916 г. не отражалась". Шэйн Лесли, близкий друг Битти, с которым он часто делился своими личными переживаниями, уже в 50-х гг. рассказал биографу адмирала Стефену Роскиллу, что же произошло на самом деле. Битти на короткое время удалось вырваться в Абердор-Хауз побыть с семьей. Возвращаясь обратно на корабль, адмирал решил отправиться пешком, хотя его особняк находился за городом и до Розайта было довольно далеко. Преодолев изрядный кусок пути, он вдруг вспомнил, что забыл дома сигареты. Битти не поленился за ними вернуться и застал супругу в постели с офицером своей эскадры. Лесли рассказывал об этом эпизоде с явным ожесточением и неоднократно подчеркнул, что Этель Битти всегда "легкомысленно относилась к законам брака и ни во что их не

ставила".

До официального разрыва между супругами дело не дошло. Между ними по-прежнему продолжалась интенсивная переписка, когда Битти был в море или в Адмиралтействе. Он проявлял живейший интерес к делам своей семьи, к успехам своих сыновей в учебе и т. д. Его письма к жене и после 1916г. по-прежнему начинались с обычного обращения "Дорогая Тата", и заканчивались - "всегда преданный тебе...". По всей видимости, он жалел свою жену и не хотел ее лишний раз травмировать. Этель страдала от частых нервных расстройств и срывов. И все же его письма к жене после 1916г. носят отпечаток глубокой горечи. Вскоре в жизни Битти появляется другая женщина.

В эпизоде с попытками Этель Битти быть представленной при дворе уже упоминался личный адъютант Георга V капитан I ранга Брайан Годфри-Фоссет. Выходец из знатного дворянского рода, уходящего корнями в XVI в., в 1901 г. он сочетался браком с дочерью виконта Эшера. Невеста была на 22 года моложе жениха. В 1916 г. Юджини Годфри-Фоссет, эффектной красавице с роскошными золотистыми волосами, ниспадавшими ниже плеч, исполнилось 32 года. В настоящее время мы не можем с уверенностью утверждать, с какого времени она начала проявлять к мужественному элегантному адмиралу в расцвете лет интерес несколько иного характера, чем тот, какой обычно вызывают у людей такие личности, как Битти. Битти был давно знаком с супругами Годфри-Фоссет. Он встречался с ними на королевских приемах и охотах. Адъютант короля оказал содействие Этель Битти в ее попытках быть представленной при дворе. Однако никакой переписки между двумя семьями до 1916 г. не существовало.

Юджини сама проявила инициативу и завязала переписку с Дэвидом Битти с июня 1916 г. Она заботливо сохранила все или почти все письма адмирала, адресованные ей. Первое письмо, которое Битти отправил Юджини в ответ на ее послание, датировано 19 июня 1916 г. Оно начинается обращением "Дорогая миссис Годфри" и заканчивается подписью "Всегда ваш". Из письма Битти ясно, что он получил "очаровательное послание", полное понимания и сочувствия, очевидно, по поводу его состояния после Ютландского сражения. В следующем письме, за исключением подписи "Всегда ваш, Дэвид Битти", нет никаких проявлений нежных чувств.

В декабре 1916 г., когда Битти уже стал командующим флотом, он отбрасывает прежнее обращение "Дорогая миссис Годфри". Теперь мы читаем: "Благослови тебя Господь, дорогая (Это не слишком фамильярно?) за твое восхитительное письмо".

Он пишет, что ее письма "самые лучшие из всех, какие я получал, и я действительно желал таких". Его письмо завершается фразой: "Напиши мне еще раз, и я буду любить тебя всегда". Их переписка становится раскованной и непринужденной. Они подсмеиваются над Осмондом де Броком (начальник штаба флота у Битти), который вздумал приударить за симпатичной "рыжеволосой и зеленоглазой вдовушкой".

17 апреля 1917г. Битти вызвали для доклада в Адмиралтейство. В Лондон он летел как на крыльях: пребывание в столице, пусть даже самое кратковременное, обещало встречу с Юджини. Семейство Годфри-Фоссетов обитало в доме около Гайд-Парка. В те дни Брайана Годфри-Фоссета в Лондоне не было. Его обязанности предписывали ему находиться при особе монарха в Виндзоре.

В дневниковых записях Годфри-Фоссета апрельских дней 1917 г. есть пространнейшее и скучнейшее описание посещения Георгом V авиационных заводов и маленькая приписка: "Малыш пишет, что у нее ужинал Дэвид Битти". Едва ли это был просто скромный тихий ужин для двоих. Возвратившись на "Куин Элизабет", он буквально на одном дыхании пишет ей письмо: "Юджини, дорогая, сон это или явь! Всего один день высшего блаженства, я едва могу поверить, что это было на самом деле... Я уже чувствую, что думаю о тебе так много, что даже не могу приступить к работе". Так развивалась эта страсть, которую Дэвид Битти и Юджини Годфри-Фоссет пронесли сквозь годы и тщательно скрывали от окружающих.

С февраля 1917г. характер морской войны в европейских водах кардинально переменился. 31 января Германия официально объявила о начале "неограниченной подводной войны" против торгового судоходства стран Антанты. Уже в осенние месяцы 1916г. даже в условиях "ограниченных" операций германских подводных лодок потери британского торгового флота стали угрожающе расти, составив 146 000 т в октябре, 145 000 т - в ноябре и 109 000 т - в декабре. Но эти цифры оказались просто смехотворными по сравнению с теми потерями, которые торговое судоходство союзников понесло с февраля по июнь 1917 г.

Великобритания оказалась зажатой в тисках беспощадной подводной войны. К апрелю 1917 г. потери торгового флота союзников и нейтральных стран от действий германских подводных лодок достигли 250 000 т в неделю, значительно превысив даже тот показатель, который немцы первоначально для себя наметили. В течение одного только апреля англичане потеряли 373 торговых судна, суммарным тоннажем 869 103 т. Большинство судов уничтожалось на западных подходах к

Британским островам, в Ла-Манше, Средиземном, Ирландском и Северном морях. По подсчетам экспертов продуктов питания в Англии оставалось на 10 недель, жидкого топлива - на 6 недель войны. Минимальный уровень поступлений грузов, необходимый для обеспечения союзной армии и нормального функционирования тыла, оценивался в 32 млн. т в год. К июлю 1917г. этот минимальный уровень опасно понизился. Немцы успевали топить больше судов, чем союзники строить. Судостроительные мощности Антанты позволяли воссоздать 130 000 т в месяц, в то время как в феврале и марте 1917 г. германские субмарины уничтожили 500 000 т. Потери среди подводных лодок были незначительны и практически не увеличивались по причине неэффективности средств борьбы с ними. С начала войны до апреля 1917 г., по различным данным, было уничтожено от 54 до 58 субмарин. В то же время в середине 1917г. германский флот располагал 120 действующими подводными лодками, из общего числа 140. Из них не менее 46 ежедневно находились в море. В конце 1917г. на верфях Германии строилось еще 200 подводных лодок. Ежемесячно германский флот пополнялся 5 лодками. Новые подводные лодки имели водоизмещение от 550 до 850 т и значительно превосходили размерами те субмарины, с которыми Германия начала мировую войну. Они имели гораздо большую автономность плавания, вооружались новыми улучшенными типами торпед, их средства борьбы за живучесть постоянно совершенствовались.

Для борьбы с подводными лодками британское морское командование располагало в общей сложности 280 эсминцами. Однако не менее 100 из них были задействованы для эскадренных нужд - для сопровождения тяжелых кораблей, поскольку Битти не имел права сбрасывать со счетов возможность столкновения с главными силами Флота Открытого моря. Охотой за подводными лодками в прибрежных водах занимались многочисленные тральщики, сторожевые корабли и прочие вспомогательные военные суда, но их успехи были весьма скромны.

Английский гидрофон времен первой мировой войны представлял собой весьма примитивное устройство, и с его помощью невозможно было определить ни расстояния до объекта, ни направление его движения. Более совершенный "Асдик" стал поступать на вооружение со второй половины 1917 г. Ла-Манш был практически полностью перегорожен минными полями и мощными противолодочными сетями из стальных тросов. Но и эта мера не принесла существенного облегчения союзникам. Более того, так называемый "Дуврский Барраж", карауливший эти

сети и минные поля, постоянно подвергался нападениям германских эсминцев и подчас нес ощутимые потери.

В январе 1917г. Битти предложил морскому министру Карсону осуществить постановку грандиозных минных полей в Гельголандском заливе и тем самым полностью заблокировать корабли противника в его портах. Однако Джеллико быстро охладил его пыл. Первый морской лорд совершенно справедливо указал, что для этого потребуется не только чудовищное количество мин, но и постоянное патрулирование минных полей силами флота. В противном случае от этих заграждений не будет никакого толка: немцы легко протралят в них проходы.

Лишь повсеместное внедрение системы конвоев позволило существенно снизить потери торгового тоннажа от подводных лодок. Первый "пробный" атлантический конвой, состоящий из 17 кораблей, вышел из Гибралтара 10 мая 1917 г. и 12 дней спустя благополучно прибыл в Англию, не потеряв ни одного судна. Гибралтарский конвой стал, по выражению американского адмирала Уильяма Симса, "одним из важнейших поворотных пунктов в этой войне".

Каких трудов стоило Битти, Ричмонду и Гендерсону добиться приказа о конвоировании групп торговых судов - отдельная история. Главным противником системы конвоев выступил первый морской лорд адмирал Джеллико. Предоставим слово первоисточникам. Пространная цитата из записей в дневнике Г. Ричмонда от 15 мая 1917 г. заслуживает того, чтобы ее здесь привести: "Нынешним утром побывал на "Куин Элизабет", где встретился с Броком (контр-адмирал Осмонд де Брок. - Д. Л.). Я спросил его, прочел ли командующий мои предположения по атаке сирийского побережья. Он ответил, что прочел. Он добавил также, что в последнее время готовили атаку сирийского побережья, но Джеллико ответил французскому министру, что такая операция будет слишком рискованной из-за подводных лодок. Что за детский лепет! Страх! Страх! Мы всего боимся. ...Как же можно выиграть войну, ничем не рискуя. ...Командующий, прослышав, что я на борту, пригласил меня зайти. Он прочел мою разработку по конвоям и защите торговли и полностью с ней согласен. Она содержит, говорил он, те же самые взгляды, которых он придерживается и которые в течение некоторого времени безуспешно пытается внедрить в жизнь. ...Он сказал мне, что невежество Джеллико в вопросах ведения войны просто поразительно. Он в жизни не прочел о войне ни одной книги. Последний раз он застал его за чтением "Влияния морской мощи ..." Мэхена. Боже милостивый! Он читал ее в первый раз. Он с такой радостью показывал Битти некоторые цитаты о Нельсоне,

как будто это было совершенно новое открытие, на что Битти сказал ему, что если он прочтет еще что-нибудь - например, "Жизнь Нельсона" Мэхена или донесения (Нельсона. - Д. Л.), - он найдет там ту же идею, повторяемую многократно. Какие детские радости по поводу новых открытий. Это восхитительно - начать читать о войне после того, как сам становишься командующим флотом во время войны!!! Все предложения Битти о внедрении системы конвоев неизменно встречают противодействие. Это "невозможно". Все "невозможно". Пытаться протолкнуть какую-либо идею, говорит Битти, это все равно, что "биться головой о кирпичную, нет, гранитную стену".

Сопротивление первого морского лорда внедрению системы конвоев удалось сломить лишь прибегнув к содействию премьер-министра. 30 апреля Ллойд Джордж лично посетил Адмиралтейство и своей властью принял решение об отправке первого конвоя. Конвоирование торговых судов в Средиземном море, Атлантике, а также перевозок из скандинавских стран способствовало постепенной стабилизации на морях и снижению потерь торгового флота. Во второй половине 1917г. потери торгового тоннажа составили в среднем 300 000 - 400 000 т в месяц (около 150 судов ежемесячно). По сравнению с пиком кризиса в апреле (869 000 т) это означало сокращение потерь в 2-3 раза. Зато нападения на конвои, шедшие в сопровождении эсминцев, были чреваты для подводных лодок гораздо большим риском. С июля по декабрь 1917 г. германский флот потерял 43 подводных лодки (по сравнению с 58 за все предшествующие 2,5 года войны).

Для того чтобы понять истоки столь упорного нежелания высшего военно-морского руководства переходить к новым методам морской войны, следует вернуться на 25 лет назад. В начале 90-х гг. XIX в. из-за океана пришел мощный импульс, стимулирующий интерес европейских акций к морской политике. Он был связан с появлением американского военно-морского теоретика и историка А. Т. Мэхена. Но нигде учение Мэхена не имело такого ошеломляющего и безоговорочного успеха, как в Англии. Ведь, в сущности, его книги были о том, как Британия стала великой. Политики и военно-морские эксперты проявили единодушие в своих восторгах. В конце XIX в. ни одна дискуссия в стенах Королевской военной академии не обходилась без того, чтобы стороны не прибегали к авторитету именитого американца, а меморандумы и штабные разработки Адмиралтейства в изобилии содержали цитаты из его трудов.

Именно с этого времени берет начало полемика двух школ военно-морской теоретической мысли в Англии. Условно их

можно определить как "школу решающего морского сражения" и "школу борьбы за морские коммуникации". Немногочисленным специалистам было ясно, что концепция "морской мощи" А. Т. Мэхена является слишком односторонней, а исторические примеры, на которых она построена, слишком избирательными.

Почти одновременно и несколько ранее в Англии стали публиковаться труды двух военно-морских теоретиков - капитана Джона Коломбо и его брата адмирала Филиппа Коломба. Они совершенно справедливо указывали, что война на море состоит не из одних только решающих битв линейных кораблей и геройских поступков адмиралов и офицеров, и не они в конечном итоге являются главным, что определяет ход и исход борьбы за господство на море. Главной является борьба за морские коммуникации. Успешно функционирующие морские пути - вот залог экономического и военного могущества нации, ее способности продолжить борьбу. Кардинальная задача военного флота - защита морских коммуникаций, источника могущества нации. Важнейшие труды Филиппа Коломбо о принципах морской блокады, стратегии системы конвоев убедительно показывали, что в морской войне требуются не столько героизм и самопожертвование, сколько бесконечное терпение и упорство.

Увы, пример братьев Коломбо лишний раз продемонстрировал истину "нет пророка в своем отечестве". Их труды игнорировались Адмиралтейством и презирались "Джеки" Фишером, оказавшим огромное влияние на формирование морской политики и стратегии Великобритании в начале XX в. Фишер и Джеллико воспитывались на трудах Мэхена и были адептами "школы решающего морского сражения". Не случайно, что именно Фишер инициировал новый виток гонки вооружений в области тяжелых артиллерийских кораблей, отдав приказ в 1905 г. о закладке "Дредноута". Они были убеждены, что главной задачей военного флота станет поиск и уничтожение флота противника.

Такие взгляды неоднократно подвергались суровой и заслуженной критике. В 1911 г. Джулиан Корбетт опубликовал свой знаменитый труд "Некоторые принципы морской стратегии", гораздо более глубокий и основательный, нежели опусы Мэхена. Корбетт с высоким профессионализмом обосновал основные принципы борьбы за морские коммуникации и их решающую роль в условиях применения дредноутов, новейших типов крейсеров, эсминцев, торпед и подводных лодок.

Дэвид Битти, как и все офицеры "эры Фишера", воспитывался на трудах Мэхена. Усвоению им идей школы решающего морского сражения" способствовал и тот факт, что перед войной он

командовал тяжелыми артиллерийскими кораблями, перед которыми и стояла задача выиграть это сражение. Но, в отличие от Джеллико, практически невежественного в такого рода литературе, Битти очень внимательно следил за всеми новинками. Его глубокий, скептический ум и знание новейших идей в области военно-морской стратегии и тактики позволили ему быстро перестроиться в 1917 г., когда характер войны на море изменился кардинальным образом.

В самый разгар "неограниченной" подводной войны британский флот постигла катастрофа, аналогичная той, которая случилась 7 октября 1916 г. с русским Черноморским флотом, когда по неизвестным причинам взорвался и погиб линкор "Императрица Мария", только с еще большими человеческими жертвами. В ночь с 9 на 10 июля 1917 г. на рейде Скапа-Флоу взорвался линейный корабль "Вэнгард". "Вэнгард" был третьим в серии дредноутов типа "Сент-Винсент". Он имел водоизмещение 19 250 т и был вооружен десятью 305-мм орудиями главного калибра. Стояла тихая июльская ночь, и ничто не предвещало несчастья, когда в 23.30 раздался взрыв колоссальной силы, вызвавший детонацию бомбовых погребов. С "Вэнгардом" было покончено в 25 секунд. В одно мгновение погибли более 1 000 матросов и офицеров экипажа. Из воды подобрали только двух матросов и одного офицера, но последний вскоре скончался. Повезло лишь нескольким счастливчикам, которые оказались в тот момент на берегу в увольнении. Как всегда бывает в таких случаях, поползли слухи о германской диверсии. Однако комиссия, расследовавшая обстоятельства взрыва, пришла к выводу, что он стал следствием несчастного случая, скорее всего, небрежного обращения с боеприпасами.

Неделю спустя после катастрофы "Вэнгарда" в военно-морском ведомстве вновь произошла смена руководства, причем повлекшая за собой гораздо более глубокие изменения, чем все предыдущие перестановки. Эдварда Карсона на посту морского министра сменил Эрик Геддес, вместе с назначением которого последовала реорганизация системы управления флотом, ликвидировавшая чрезмерную централизацию. Таким образом, система "эры Фишера", когда один "великий человек" был сам в курсе всех дел и единолично отдавал приказы; система, которая совершенно не подходила для успешного проведения сложных морских операций в войнах XX в., теперь окончательно ушла в прошлое.

В декабре 1917г. настала очередь Джеллико. Перед тем как занять пост первого морского лорда, он 27 месяцев нес тяжелейший груз ответственности командующего флотом в водах

метрополии. Эта ноша надломила его морально и физически. Джеллико и раньше был человеком осторожным и нерешительным по натуре, теперь эти стороны его характера окончательно возобладали. Он много беспокоился по пустякам, его физическое состояние ухудшалось. Джеллико оказался не тем человеком, который был в состоянии решать сложнейшие проблемы верховного командования, в особенности после начала неограниченной подводной войны против Англии. Первый морской лорд упрямо противодействовал внедрению системы трансатлантических конвоев, считая, что они не будут способствовать снижению потерь торгового флота от действий германских субмарин.

О предстоящей отставке Джеллико начали поговаривать уже с мая 1917г. При этом наиболее вероятным преемником называли Битти. Слухи доходили и до него и были настолько упорными, что Битти сам, уверовал в такую возможность в ближайшее время. Единственно, что его удерживало на "Куин Элизабет", это предсказание мадам Дюбуа, которая нагадала командующему, что в ближайшее время предстоит генеральное сражение с германским флотом. В таком деле Битти непременно хотел участвовать лично. 16 мая он писал жене: "В настоящее время наша доблестная армия добивается определенных успехов на Западном фронте и уничтожает гансов в огромном количестве. Противник использует свои последние резервы, и все ближе день, когда мы придем к некому определенному финалу. Эх, если бы мы могли хоть в чем-то помочь, но в настоящее время мы не можем и должны держать наши души в смирении. Но мадам Дюбуа утверждает, что наше время придет, и тогда мы сможем покончить с ними раз и навсегда. Вот после этого я готов идти в Адмиралтейство или еще куда, если меня попросят..."

Однако в 1917г. Битти не суждено было попасть в Адмиралтейство. Джеллико сдал дела только в декабре, а новый морской министр Эрик Геддес остановил свой выбор на адмирале Розлине Уэстер-Уэмиссе. Уэмисс был на 7 лет старше Битти, имел большие связи при дворе и довольно быстро продвигался по служебной лестнице. Начало войны застало его командующим эскадрой броненосных крейсеров в составе Отечественного флота. Затем его перевели на Средиземное море, где он был комендантом военно-морской базы на Лемносе, обеспечивающей операцию по форсированию Дарданелльского пролива. Командовал кораблями, прикрывавшими высадку десанта в Галлиполи в апреле 1915 г. Неудачный штурм Черноморских проливов никак не отразился на карьере Уэмисса. Напротив, он получил звезды вице-адмирала и перепорхнул на весьма

тепленькое местечко (в прямом и переносном смысле) - на протяжении всего 1916 г. и первой половины 1917г. командовал военно-морскими силами в Индийском океане. Ему уже пришел приказ принять командование Средиземноморским флотом, когда вскоре последовало предложение морского министра сразу перейти в Адмиралтейство, и Уэмисс не отказался.

Выбор Геддеса оказался удачным. "Впервые с начала войны, - писал профессор Мардер, воцарилась гармония в отношениях между Адмиралтейством и высшим командованием Гранд Флита". Мы можем смело добавить - и внутри Адмиралтейства. Брат морского министра, будущий посол Великобритании в США Окланд Геддес заметил в своих мемуарах: "Взаимоотношения, установившиеся между морским министром и новым первым морским лордом, были почти идеальными.и они работали бок о бок с полным взаимным доверием. Морской министр ограждал моряков от вмешательства политиков, а моряки с полной отдачей претворяли в жизнь решения восстановленного в своем авторитете Совета Адмиралтейства". Относительно "идеальных отношений" в мемуарах О. Геддеса, пожалуй, слишком громко сказано. Между Эриком Геддесом и Уэмиссом имели место определенные разногласия, особенно по поводу судостроительной программы. Но они действительно доверяли друг другу и испытывали взаимную симпатию. Это и стало залогом успеха в совместной работе двух ключевых фигур в военно-морской иерархии Великобритании на завершающем этапе мировой войны.

Отношения между Уэмиссом и Битти с самого начала установились вполне доброжелательные и оставались таковыми до конца войны. "Отношения между Битти и Джеллико, - вспоминал Уэмисс уже после войны, - никогда не были сердечными - первый всегда считал, что последний сознательно уклонился от Ютландского сражения, и вообще был о нем невысокого мнения; и, конечно же, отношения между Адмиралтейством и Гранд Флитом стали более доверительными и доброжелательными с моим приходом". Действительно, на протяжении последнего военного года первый морской лорд и командующий флотом оставались на короткой ноге. Их письма друг другу начинались обращениями "Дорогой Дэвид" и "Дорогой Рози". Увы, сразу после окончания войны отношения между "Дэвидом" и "Рози" быстро изменились в худшую сторону.

В начале 1918 г. уже ощущалось, что война близится к концу. Было ясно, что Великобритании в очередной раз удалось отстоять свои позиции "владычицы морей". Но в горниле первой мировой войны уже зарождалась новая угроза, новая проблема, искать

выход из которой на протяжении первого послевоенного десятилетия пришлось именно Дэвиду Битти.

Концепция экономической войны против Германии и нанесения ей поражения посредством непроницаемой морской блокады разрабатывалась в британском Адмиралтействе на протяжении 1906-1908 гг. Занимались данной проблемой начальник отдела военно-морской разведки контр-адмирал Чарльз Оттли, а затем сменивший его на этом посту контр-адмирал Эдмонд Слейд. В результате своих изысканий они пришли к выводу, что промышленность Германии и обеспечение ее населения всем необходимым зависят от морских перевозок не в меньшей степени, чем сама Великобритания. Оттли представил Р.Маккенне докладную записку, которая начиналась почти поэтически: "Географическое положение нашей страны в совокупности с ее преобладающей морской мощью дает нам верное и простое средство удушения Германии с моря. ...В ходе продолжительной войны мельничные жернова нашей морской мощи (хотя и не так быстро, как хотелось бы) сотрут в порошок промышленное население Германии. В конце концов сквозь мостовые Гамбурга прорастет трава, повсюду воцарятся смерть и разруха".

Однако блокада Германии могла быть эффективной только в случае пресечения всей морской торговли этой страны, в том числе перевозок под флагом нейтральных стран. Такие мероприятия могли привести не только к попранию прав нейтральных государств, но и шли вразрез с официальной позицией Великобритании, объявившей себя одним из гарантов международных законов морской торговли под нейтральным флагом, провозглашенных в Парижской декларации 1856 г. и подтвержденных в Гаагской декларации 1907 г. и Лондонской декларации 1909 г.

Правда, военные моряки не испытывали никаких сомнений перед лицом вышеупомянутых осложнений. "Война не имеет правил, - писал Фишер, - Суть войны - насилие. Самоограничение в войне - идиотизм. Бей первым, бей сильно, бей без передышки"! Фишер в своей простоте полагал, что международное право "не имеет зубов". Что касается положения нейтральных государств в будущей большой европейской войне, то из них только Соединенные Штаты могли в случае необходимости подкрепить свои права силой. К 1914 г. военный флот этой страны уже переместился на третье место в мире, по числу кораблей практически не уступая германскому.

Нельзя сказать, чтобы Маккенна и Фишер полностью игнорировали проблему могущественных нейтралов. Общение с

американскими морскими офицерами и, прежде всего, с командированным в Англию капитаном III ранга Уильямом Симсом, который был вхож к самому президенту Теодору Рузвельту, наводило первого морского лорда на мысль, что США благосклонно отнесутся к любым военным мероприятиям Англии. В 1908 г. Фишер высмеял военные планы Слейда по обороне Канады на случай войны с США. В декабре 1910 г. Симе в присутствии многих официальных лиц на банкете в Гилд-холле провозгласил тост за лояльные отношения между двумя англосаксонскими державами. Фишер поддерживал переписку и с А. Т. Мэхеном, чьи идеи оказывали сильнейшее влияние на морскую политику и стратегическое планирование США. Однако, если бы первый морской лорд имел возможность ознакомиться с военными планами морского департамента США, думается, его оптимизм был бы сильно поколеблем.

С началом военных действий в августе 1914г. проблема "свободы морей" и тесно связанный с ней вопрос о правах нейтральных стран приобрели громадное значение. В самом начале первой мировой войны правительство США запросило воюющие стороны, будет ли ими соблюдаться Лондонская декларация 1909 г. и рекомендовало им придерживаться последней. Британское правительство дало ответ, что оно будет соблюдать соответствующие правила, но с некоторыми изменениями, которые сочтет необходимыми. В том же духе высказывались союзники Англии. Германия и правительства центральных держав, напротив, ответили, что они принимают правила Лондонской декларации при условии их соблюдения другой воюющей стороной.

Однако уже в первые недели войны обе стороны начали систематически отрекаться от принципов международных соглашений по морской торговле и попирать их одно за другим под предлогом нарушения этих принципов противником. Уже 13 августа Эдвард Грей опубликовал заявление, что все суда, направляющиеся в Роттердам, будут подразделяться на три категории: 1) суда под флагом противника; 2) суда, следующие из Соединенных Штатов; 3) остальные. Большинство британских государственных деятелей к концу сентября 1914 г. пришли к убеждению, что именно экономическая блокада поможет выиграть войну. Лишь очень немногие допускали возможность конфликта с США на этой почве. Асквит был, пожалуй, единственным человеком в правительственном кабинете, который считал, что Англия не может себе позволить утратить доброе расположение Америки и должна стараться сохранить его любой ценой. Грей, Черчилль, Ллойд Джордж, Китченер и другие

требовали ужесточения ограничений по морской торговле. На введении непроницаемой морской блокады настаивало и французское правительство.

Новый этап в попрании прав нейтральной торговли начался с возвращением 30 октября 1914 г. в Адмиралтейство Фишера. С 3 ноября всякое нейтральное судно, направлявшееся в Северное море без английских навигационных документов, рисковало взлететь на воздух на британских минных полях, выставленных в международных водах. Для получения таких документов требовался заход в один из английских портов. В порту капитан должен был доказать, что его груз не является военной контрабандой и не попадет в Германию непосредственно либо окольным путем. Военной контрабандой были объявлены все сколько-нибудь существенные предметы международной торговли, включая хлопок и продукты питания. Пользуясь отсутствием решительных действий со стороны Америки, 5 ноября английский военный корабль захватил рефрижератор "Альфред Нобель", следовавший с грузом мяса в Копенгаген. Вскоре подобные захваты стали обычным делом.

Почему же США уже в первые три месяца войны не предприняли никаких действенных шагов, чтобы отстоять свои права? Американцы вполне могли наладить эскортирование конвоев из нейтральных судов своими военными кораблями, как это они уже делали в 1798 г. После войны Грей признался, что нейтральных конвоев он опасался больше, чем любой другой формы протеста со стороны США. Ответ на поставленный вопрос может быть двояким. С одной стороны, ряд государственных деятелей США, например, Уолтер Пейдж, опасались, что радикальные меры противодействия Великобритании могут привести к войне с этой страной. С другой стороны, те, кто "делал" американскую внешнюю политику между августом и октябрем 1914 г. - У. Пейдж, Р. Лансинг, Э. Хауз и, наконец, сам президент Вильсон, - судя по их неофициальным высказываниям, явно стояли на стороне Антанты.

Пользуясь этим. Грей постарался сделать морскую блокаду настолько действенной, "насколько можно было обойтись без разрыва с Соединенными Штатами". Но в конечном итоге Вильсон вынужден был уступить давлению со стороны возмущенного общественного мнения. Многие американцы были обеспокоены начавшимся глобальным конфликтом и незащищенностью США. Прежде всего это относилось к восточному побережью Америки. Консерваторы по своим убеждениям и сторонники республиканской партии по политической ориентации, хорошо образованные и имевшие представление о положении дел в

Европе не понаслышке, они начали политическую кампанию осенью 1914 г. за "готовность" к возможной войне. Они требовали принятия программы военно-морского строительства, которая обеспечила бы США военным флотом, гарантировавшим от любого вторжения, и создания армии, численностью как минимум в 1 млн. человек, основанной на всеобщей воинской повинности. Возглавили кампанию такие влиятельные люди, как бывший президент Теодор Рузвельт, сенатор Генри Кэббот Лодж, бывший госсекретарь Элиу Рут. После того как Великобритания начала осуществлять бескомпромиссную морскую блокаду, это движение получило дополнительные козыри в своей агитации.

Таким образом, непосредственной причиной англо-американских трений в начале первой мировой войны явились военные мероприятия Англии, имевшие целью блокаду стран Тройственного союза, с одной стороны, и стремление американского капитала к неограниченной торговле со всеми воюющими сторонами, с другой. Английское правительство объявило почти все сколько-нибудь существенные предметы международной торговли военной контрабандой. Северное море было объявлено военной зоной и заминировано. Торговля США с Германией и Австро-Венгрией уже к 1915 г. практически прекратилась. Госдепартамент США бомбардировал Лондон нотами протеста по поводу морской блокады. Некоторые из этих нот были составлены в весьма резких выражениях. И, несмотря на то что многие руководители политики и дипломатии с обеих сторон принимали все возможные усилия к тому, чтобы по возможности сглаживать противоречия и не доводить до конфликта, расхождения между Вашингтоном и Лондоном все увеличивались.

В течение всего лета 1915 г. в Вашингтоне тщетно ожидали ответа от союзников на посланные протесты. К тому времени движение за "военную готовность" достигло такого размаха, что Вильсон вынужден был четко обозначить свою позицию В июле 1915 г. он поручил главам военного и военно-морского департаментов подготовить программы по перевооружению. "Неожиданная перемена Вильсоном своего курса от безразличия ко всемерной поддержке ознаменовала важнейший рубеж в истории морской политики", - писал Р. Дж. Албион. К осени 1915г. кризис в англо-американских отношениях еще более обострился. "Усиление английской блокады в начале лета - единственное оружие, которое в то время могло быть эффективно использовано против Германии, - вызвало бурю жалоб со стороны американских судовладельцев, твердивших, что Вильсон и министерство иностранных дел раболепствуют перед

англичанами, пренебрегая американскими интересами. Они требовали контрмер".

Принятие президентом курса на "военную готовность" явилось попыткой взять на себя инициативу во внутренней политике и одновременно предупреждением воюющим державам, что США не только собираются защищать свои права и интересы, но иметь решающий голос в дебатах по послевоенному переустройству мира. "Флот, не уступающий никакому другому", должен был защитить американские интересы и одновременно послужить в качестве "большой дубинки" в будущей дипломатии. Если даже новой армии и новому флоту не доведется попробовать свои силы в этой войне, они послужат обеспечению американской безопасности перед лицом вызова со стороны будущих победителей. Вильсоном также были предприняты шаги по возрождению переживавшего кризис американского торгового флота.

В 1916г. США, убедившись в невозможности смягчения английской блокады, становятся на путь создания могущественного военного флота, предназначенного для охраны американских интересов и явно направленного против Великобритании. Американское правительство заговорило о необходимости защищать американскую торговлю в отдаленных морях от всякого возможного противника и охранять "свободу морей" как в мирное, так и военное время. В своей речи, произнесенной в Сент-Луисе 3 февраля 1916 г., Вильсон заявил: "Нет другого военного флота в мире, которому бы приходилось обеспечивать неприкосновенность более обширной территории, чем приходится американскому флоту, и он, в моем понимании, должен быть недосягаем по своей мощи". Это был уже прямой вызов британскому морскому могуществу. "Величайшим возможным врагом стала величайшая морская держава, и именно, имея в виду эту державу, вырабатывались планы морского департамента в 1916 г."

Таким образом, программа создания "флота, не уступающего никакому другому", впервые возникла вследствие англо-американских противоречий по вопросу о праве блокады и "свободе морей". Первоначально американский генеральный морской штаб рассчитывал на шестилетнюю программу, по завершении которой в 1925 г. США будут располагать военным флотом, равным британскому. Однако Вильсон потребовал сократить сроки. Программа, вотированная конгрессом 29 августа 1916 г., была рассчитана на трехлетний срок, на ее осуществление отпускалось 514 700 00 долл. "Ежегодный отчет военно-морского департамента за 1916 финансовый год"

открывался фразой: "Закон о военно-морском строительстве на 1917 г., одобренный 29 августа 1916г., абсолютно не имеет прецедентов во всей истории Соединенных Штатов".

Действительно, программа предусматривала строительство в течение трех лет 10 линейных кораблей, 6 линейных крейсеров, 10 легких крейсеров, 50 эсминцев, 66 подводных лодок и 14 вспомогательных судов. Всего 156 военных кораблей, из которых 16 - крупнейшие линкоры и линейные крейсера, вооруженные 406-мм орудиями. Суммарный тоннаж военных кораблей программы 1916 г. составил 813 000 т, что значительно превышало суммарный тоннаж военных кораблей, построенных в рамках 10 предшествующих морских программ. По сравнению с американским размахом "германский вызов на морях" и все морские программы Тирпица представлялись сущей мелочью.

С реализацией программы к 1921 г. военный флот США должен был иметь 29 линкоров, 6 линейных крейсеров и 350 легких кораблей и подводных лодок. 35 тяжелых кораблей имели бы срок службы не более 10 лет и по весу бортового залпа и некоторым другим качественным характеристикам имели бы превосходство над 42 английскими дредноутами. Освоение 377 000 т началось уже в 1917 г., были заложены 4 линейных корабля типа "Колорадо", 4 линейных крейсера типа "Саратога", 20 эсминцев и 30 подводных лодок.

Принятая морская программа вызвала резкий скачок в ежегодных отчислениях на содержание флота: 1915 г. - 149 661 864 дол., 1916 г. - 312 678 071 дол., 1917 г. - 1 771 083 000 долл.

Лишь объявление Германией "беспощадной подводной войны", послужившее формальным поводом для вступления США в войну на стороне Антанты, временно отсрочило выполнение морской программы 1916 г. и отодвинуло споры о праве блокады и "свободе морей", которые в конечном счете упирались в вопрос о господстве на морях, на второй план.

Вопрос о том, когда началось англо-американское соперничество в морских вооружениях, долгое время оставался спорным в зарубежной историографии данной темы. Ряд английских и американских историков (Гектор Байуотер, Гарольд и Маргарет Спраут) еще в 30 - 40 гг. стали утверждать, что программу 1916 г. нельзя рассматривать как "вызов Великобритании" и, следовательно, как начало соперничества между двумя англосаксонскими державами за господство на морях. По их мнению, программа 1916 г. разрабатывалась и была принята, с учетом возможности победы Германии над союзниками и была направлена исключительно против этой державы. И лишь после окончания войны, утверждают эти авторы,

президент Вильсон решил возобновить выполнение обширной программы военно-морского строительства с целью оказания давления на союзников.

Справедливости ради отметим, что такие соображения высказывались офицерами генерального морского штаба США, но их мнение не было преобладающим. На наш взгляд, данная точка зрения представляется весьма уязвимой для критики, поскольку целый ряд фактов ей совершенно противоречит. Едва ли можно говорить о наличии в 1916г. серьезных симптомов, которые бы свидетельствовали о скорой победе Германии. Летом 1916 г. проводилось крупнейшее англо-французское наступление на Сомме, а несколько ранее на Восточном фронте был осуществлен знаменитый Брусиловский прорыв, поставивший Австро-Венгрию на грань катастрофы.

Более того, когда в 1917г. США сами вступили в первую мировую войну на стороне Антанты, строительство тяжелых кораблей, предусмотренных программой 1916 г, сразу же было приостановлено. К тому времени, по меткому замечанию американского исследователя этой проблемы Дж. Т. Дэвиса, "...не германский линкор, а германская подводная лодка представляла главную угрозу победе союзников". Все силы американской судостроительной промышленности были брошены на сооружение эсминцев, тральщиков и эскортных кораблей, которые-то и оказались в первую очередь необходимы для борьбы с немецкими подводными лодками и сопровождения союзных конвоев.

Результатом этих усилий явились 300 эскадренных миноносцев в составе американского флота к концу первой мировой войны. По количеству эсминцев новейших конструкций флот США значительно опередил флоты других морских держав. Роль американских тяжелых кораблей оказалась совсем иной. Американская эскадра линкоров, направленная в Северное море, "явилась скорее символом сотрудничества на морях, нежели защитой от очередной вылазки германского флота".

Вступление США в войну открыло перед союзниками новые возможности. На чашу весов Антанты была брошена мощная американская судостроительная промышленность, начавшая в огромном количестве производить торговые суда и военные корабли. В августе 1914 г. с началом войны в США было интернировано 700 000 т торгового тоннажа Германии. С вступлением Америки в войну эти суда были конфискованы и пополнили торговый флот союзников в трансатлантических перевозках.

Военное сотрудничество двух англосаксонских держав,

несомненно, способствовало сглаживанию противоречий по поводу морских вооружений между ними. Весьма важную роль сыграли межличностные отношения. Учитывая антианглийские настроения высшего морского командования США, начиная с командующего морскими операциями адмирала Уильяма Бенсона, а также большинства офицеров плавсостава, кандидатура военно-морского представителя в Великобритании приобрела принципиальное значение. Выбор пал на адмирала Уильяма Симса и оказался чрезвычайно удачным. Англофил Симе мог похвастаться обширными знакомствами в британском Адмиралтействе, был очень сдержанным и дипломатичным по натуре и умел наладить отношения практически с кем угодно. Достаточно сказать, что Симсу удалось подружиться и с Фишером, и с Бересфордом, и не поссориться ни с одним из них после этого! В апреле 1917г. У. С. Симе был направлен в Англию и назначен командующим военно-морскими силами США в европейских водах. Одновременно он выполнял роль посредника между военно-морским департаментом США и британским Адмиралтейством. В течение двух лет , до весны 1919 г., он блестяще справлялся со своей задачей.

С английской стороны выдающуюся роль в преодолении атмосферы недоверия сыграл адмирал Льюис Бэйли, который был назначен командующим совместной англо-американской эскадрой легких кораблей, базировавшихся на Куинстаун на западном побережье Англии. Задача его кораблей состояла во встрече и сопровождении трансатлантических конвоев на заключительном, самом опасном отрезке пути. Начиная с 4 мая 1917 г. вплоть до конца войны в подчинении Бэйли в общей сложности побывали 92 военных корабля флота США: 2 плавучих базы эсминцев, 47 эскадренных миноносцев, 1 плавучая база подводных лодок, 7 подводных лодок, 30 противолодочных эскортных кораблей, 1 корабль-ловушка, 3 буксира и 1 минный заградитель. Бэйли имел репутацию морского волка старой закалки, и служба под его началом стала хорошей школой боевой выучки для тысячи американских моряков.

События показали, что лучшей кандидатуры для руководства объединенными англо-американскими морскими силами, чем Льюис Бэйли, просто и быть не могло. Поначалу американские военные моряки побаивались сурового английского адмирала, называя его за глаза "Старой Замороженной Мордой". Однако вскоре выяснилось, что Бэйли не так страшен, как могло показаться на первый взгляд. Вскоре они называли его не иначе как "дядя Льюис". Целые дни напролет Бэйли можно было видеть в окружении молодых американских офицеров и мичманов,

которым он разъяснял тонкости морской службы. А его неистощимые байки! Бэйли избороздил все моря и океаны, отдав службе на Флоте Его Королевского Величества без малого 50 лет жизни, и ему было что порассказать этим юнцам. К концу войны американские моряки понастоящему гордились своим английским командующим. Уильям Симе писал в своих мемуарах: "Адмирал Бэйли возится с ними, ...как тигрица со своими котятами. ...Отношения между молодыми американцами и старым адмиралом стали настолько доверительными, что некоторые подчас ходят к нему со своими личными проблемами; он стал для них не только командиром, но и доверенным лицом и советником..."

После войны офицеры и матросы этих кораблей основали весьма влиятельную "Ассоциацию Куинстаун". Ее президентом был избран адмирал Симе, а вице-президентом - адмирал Бэйли. Впоследствии, в 20-х гг., ассоциация приложила немало усилий в налаживании отношений между США и Англией, когда морское соперничество между ними достигло своего апогея.

К лету 1917 г. британский флот начал испытывать дефицит обученных кадров офицеров, старшин и матросов. Для укомплектования новейших эсминцев были сняты экипажи с 4 линейных кораблей додредноутного типа, выведенных из состава Гранд Флита. Расформированные броненосцы прикрывали вход в устье Темзы, и их место заняли "Дредноут" и 3 корабля типа "Колоссус", переведенные туда из Скапа-Флоу. Одновременно английское командование обратилось через Симса к военно-морскому департаменту США с просьбой заменить 4 упомянутых корабля 4 американскими дредноутами, направив их в Северное море в подчинение Битти.

Американское командование вначале отклонило эту просьбу. Морской департамент США неуклонно придерживался аксиомы Мэ-хена, требовавшей всячески избегать распыления сил и держать линейный флот сконцентрированным в единый железный кулак. В Вашингтоне по-прежнему готовились встретить переговоры с будущим победителем во всеоружии в прямом и переносном смысле слова. Одновременно опасались "удара кинжалом в спину" со стороны Японии. Официально морской министр Джезефус Дэниеле разъяснил Вильсону, что англичане и без того имеют превосходство над немцами по линейным кораблям 2,5 1 и поэтому 4 американских дредноута им не к чему. Невзирая на все мольбы и аргументы Симса, Вашингтон оставался непреклонным.

Положение изменилось только после того, как Бенсон лично посетил театр военных действий и был потрясен мощью и

выучкой Гранд Флита, а также теплотой приема, оказанного ему англичанами. Капитану I ранга Вильяму Пратту, прибывшему в составе американской делегации, в конечном итоге удалось отговорить своего шефа от мэхеновских догм. У американцев тоже существовала серьезная проблема с личным составом. Основная масса уверенно выходившего на вторую позицию в мире американского линейного флота состояла из кораблей, построенных за последние 5-7 лет. Личный состав ВМС насчитывал уже почти 50 тыс. человек, но у большинства матросов не было опыта службы на новых кораблях. Еще хуже обстояло дело с командными кадрами. При бурном развитии военно-морской техники капитаны просто не имели реальной возможности познакомиться с теми кораблями, которыми они должны были командовать. Практический опыт плаваний и боевых учений отсутствовал, и их приходилось заменять теорией. Таким образом, участие в боевых операциях в составе Гранд Флита могло бы послужить хорошей школой для американских моряков. У англичан было чему поучиться.

В середине декабря 1917 г. в Скапа-Флоу прибыла эскадра из 4 американских дредноутов под командованием контр-адмирала Хью Родмана: "Нью-Йорк" (флаг), "Флорида", "Делавэр" и "Вайоминг". Из них была сформирована отдельная 6-я эскадра линейных кораблей в составе Гранд Флита. Бенсон настолько "подобрел", что направил им вслед еще пятый дредноут с учетом того, чтобы один из кораблей эскадры мог по плану проходить текущий ремонт.

Надо сказать, что для Гранд Флита 6-я эскадра линкоров не принесла много пользы. Во-первых, все дредноуты американского соединения были разнотипными. Самым старым был "Делавэр", заложенный еще в 1907 г. и вошедший в состав флота в 1910-м. Он имел стандартное водоизмещение 20 400 т и был вооружен десятью 305-мм орудиями главного калибра в пяти башнях, размещенных эшелоном в диаметральной плоскости корабля. "Флорида" принадлежала к следующей серии американских дредноутов. При стандартном водоизмещении в 21 850 т она имела такое же вооружение, как и "Делавэр" и отличалась от него только расположением мачт и труб. "Вайоминг", вошедший в состав флота в 1912 г., имел водоизмещение 26 800 т, более основательное бронирование и двенадцать 305-мм орудий в 6 башнях. Флагманский корабль "Нью-Йорк" заметно отличался от остальных. Его в известной степени также можно считать продуктом "морской паники" 1909 г.: как только в Англии перешли на 343-мм орудия, за океаном немедленно появились 356-мм. Полное водоизмещение "Нью-Йорка" составляло 28 400 т, и он был вооружен десятью 356-мм орудиями в 5 башнях.

Второй существенный недостаток американских линкоров заключался в том, что все они работали на угле и, несмотря на то что были оснащены вполне приличными турбинами, их скоростные показатели оставались весьма скромными. Если "Делавэр" и "Нью-Йорк" при полном форсировании силовых установок могли дотянуть до 21 узла, то "Флорида" и "Вайоминг" даже в лучшие моменты были не в состоянии выдать и 20,5 узлов. Таким образом, 6-я эскадра оказалась самым тихоходным соединением Гранд Флита.

Командующий эскадрой Хью Родман был живым, общительным весельчаком. Он легко сходился с людьми и вскоре его с удовольствием принимали во всех кают-компаниях Гранд Флита. Десять лет спустя после окончания войны Родман опубликовал мемуары с весьма самокритичным названием: "Байки адмирала из Кентукки". И хотя самой ответственной операцией 6-й эскадры было принятие капитуляции германских кораблей вместе со всем английским флотом, Родман впоследствии очень гордился своим участием в войне.

Битти относился к союзникам снисходительно-свысока, как к младшему брату, которому надо еще много работать над собой, если он хочет дотянуться до старшего. 5 февраля 1918 г. он писал жене: "Пока мы были в море, американцы тренировались как могли и добились больших успехов, и со временем добьются еще больших. Я посылаю старого Родмана на самостоятельные операции, что доставляет ему огромное удовольствие и создает у

них впечатление, будто они действительно участвуют в войне. Я надеюсь, что с ним ничего плохого не случится".

Летом 1918г. завершилась постановка огромного минного барража, который перегородил Северное море с запада на восток, протянувшись на 240 миль от Оркнейских островов до Хардангер-фьорда на юго-западном побережье Норвегии. Для этого потребовалось 1 500 английских и 56 000 американских морских мин. Битти очень не нравилась вся эта идея. Минные поля мешали передвижению его флота, жаловался он Уэмиссу в письме от 10 августа 1918г. Выяснилось также, что конструкция американских мин еще далека от совершенства и они срабатывали далеко не всегда. По подсчетам английских специалистов, на минах североморского барража погибли 6 германских подводных лодок, что, по их мнению, могло считаться вполне приемлемым результатом и оправдывало эти огромные материальные затраты. На протяжении 1918 г. союзники высыпали еще 21 000 мин в воды Гельголандского залива. Теперь подводным лодкам противника для прорыва на оперативный простор приходилось делать большой крюк, выходя из Балтийского моря через пролив Каттегат.

23 апреля 1918г., после двухлетнего перерыва, Флот Открытого моря отважился сделать очередную вылазку. К тому времени немцы полностью сменили коды своих шифрограмм и вообще старались по возможности соблюдать полное радиомолчание. Шеер планировал неожиданным ударом напасть на скандинавские конвои союзников и разгромить их. Вначале операция развивалась по заданному плану. Даже английская подводная лодка, обнаружившая колонну германских дредноутов, приняла их за свои и не посчитала нужным доложить об увиденном начальству. Однако спустя сутки после выхода германского флота в море с "Мольтке", который всегда считался у немецких моряков несчастливым кораблем и пользовался дурной славой, приключилась авария. Он получил серьезную пробоину, вода затопила машинное отделение, и он потерял ход. "Мольтке" вынужден был нарушить радиомолчание и запросить о помощи. Его взял на буксир один из дредноутов Шеера и благополучно дотащил на базу, хотя буксируемый получил вдогонку еще и торпеду с английской подводной лодки.

Но "Мольтке" сделал свое "черное дело" - его сигнал был перехвачен англичанами, и Битти немедленно получил приказ выйти в море. Утром 24-го гавань Ферт-оф-Форта была окутана густым, абсолютно непроницаемым туманом. Флагманам и командирам кораблей Гранд Флита потребовался весь их незаурядный талант прирожденных моряков, чтобы избежать

столкновений при выходе в море. Тем не менее еще до полудня 193 корабля Битти двигались походным ордером на перехват германского флота. Но в тот день боевого столкновения не получилось. Обе стороны опоздали. Если бы Шеер вышел на сутки раньше, он мог бы перехватить большой конвой из 34 судов, проследовавший 24 апреля с востока на запад. Битти же вышел к месту предполагаемой встречи с противником лишь 5 часов спустя после того, как корабли Шеера начали двигаться в обратном направлении. По расстоянию это означало разрыв протяженностью около 100 миль.

Это был последний в первой мировой войне выход Флота Открытого моря в полном составе. 11 августа 1918 г. Рейнгард Шеер возглавил генеральный морской штаб, а командование флотом принял Хиппер. Уэмисс выразил обеспокоенность, что новый командующий германским флотом может вновь попытаться изменить соотношение сил в решающем сражении. Но Битти отмел такое предположение как "чистейшее безумие". До конца первой мировой войны оставалось ровно два месяца. И хотя тогда никто не мог в точности знать, когда она завершится, положение на Западном фронте свидетельствовало, что крах германской армии и германской экономики остается делом нескольких месяцев.

5 октября 1918г. германский канцлер Макс Баденский, недавно сменивший у государственного руля Теобальда фон Бетман- Гольва, направил президенту Вильсону ноту с предложением начать переговоры о перемирии на основе пресловутых "14 пунктов". Уэмисс срочно направил Битти письмо. Поскольку развязка приближалась, первый морской лорд советовал командующему флотом подумать над условиями капитуляции военно-морских сил Германии. Несмотря на то что война близилась к концу, на флоте и в Адмиралтействе преобладали мрачные настроения. По выражению первого морского лорда, над английскими военными моряками довлело "ощущение незавершенности". В целом флот одержал победу, возможно, даже более великую, чем Трафальгарская, но она не выглядела такой впечатляющей. При таких обстоятельствах Битти и большинство его офицеров не могли желать окончания войны, окончания, которому не предшествовала решающая победа. Громкая победа нужна для поддержания престижа британской морской мощи, для славы командующего и всего флота. "Старшая служба" черной завистью завидовала армии, которой война предоставила столько возможностей проявить себя.

В середине сентября Битти в обществе подчиненных ему адмиралов и флаг-капитанов занялся разработкой условий

капитуляции военно-морских сил Германии. 19-21 октября они были представлены вначале в Адмиралтейство, а затем с ними ознакомился правительственный кабинет. Суть их требований сводилась к следующему: сдача союзникам двух эскадр линейных кораблей, а именно 3-й и 4-й эскадры, включавших 10 новейших дредноутов; сдача флагманского корабля "Баден" (он формально не был приписан ни к одному из соединений); всех 6 линейных крейсеров (список, подготовленный Битти, включал линейный крейсер "Макензен", который, как он полагал, уже вступил в состав флота); 8 легких крейсеров (их имена были перечислены), 50 новейших эсминцев и всех боеготовых подводных лодок.

Адмиралтейство полностью одобрило эти условия, добавив к ним лишь один пункт: до тех пор пока условия перемирия не будут приняты, морская блокада Германии будет продолжаться. 26 октября условия сдачи военно-морских сил получили одобрение правительственного кабинета, который постановил, что на мирных переговорах в Версале премьер-министр и министр иностранных дел должны будут руководствоваться этим документом. Далее британский проект был представлен на рассмотрение Союзного Военно-Морского Совета, который работал в Париже и Версале с 28 октября по 4 ноября на уровне военно-морских министров. Главная дискуссия по британским предложениям развернулась 29 октября. Сдача 160 немецких подводных лодок и всех надводных кораблей, перечисленных Битти, не вызывала особых возражений. Однако союзники категорически воспротивились выдаче "Бадена". Один линкор, пусть даже самый могучий, ничего не решит. С другой стороны, публичная капитуляция флагманского корабля была расценена как "совершенно излишнее унижение Германии". Окончательно судьбу военных кораблей Германии договорились решить только после подписания мирного договора.

Вместе с тем, во время дискуссий на заседаниях Союзного Военно-морского Совета англичане сделали для себя одно неприятное открытие. Представители их континентальных союзников и особенно французский маршал Фердинанд Фош - главнокомандующий союзными армиями на Западном фронте продемонстрировали стремление смягчить условия капитуляции военно-морских сил Германии. Они выразили опасения, что существует некий предел, дальше которого немцы не пойдут, сочтя условия слишком унизительными. Если союзники будут упорно стоять на своем, есть риск, что кровопролитие затянется еще на год.

Уэмисс отправил из Парижа письмо Битти, в котором обрисовал сложившуюся ситуацию следующим образом: "Высший

Военный Совет решил, что условием перемирия будет сдача 160 субмарин и интернирование надводных кораблей, перечисленных вами, в нейтральном порту со снятым боезапасом и неполными экипажами на борту, за исключением "Бадена", который они наотрез отказались включить в условия о перемирии. Я получил заверения премьерминистра, данные мне в присутствии остальных членов кабинета, что он и все остальные приложат все усилия к тому, чтобы ни один из этих кораблей не был возвращен немцам обратно. В целом, мне эти условия по душе, поскольку мне думается, что когда немцам их сообщат, они откажутся их принять и выйдут сражаться, и в таком случае мы получим как раз то, что нам нужно...".

Предсказания Уэмисса едва не сбылись. 22 октября Шеер отдал Хипперу приказ "нанести удар английскому флоту всеми имеющимися силами". Хиппер немедленно разработал план операции. Исходя из опыта Ютландского сражения и соотношения сил, Хиппер решил дать ночной бой, к которому германский флот был гораздо лучше подготовлен. И Шеер одобрил этот план. Выход в море был назначен на 30 октября. Решение Шеера носило не военный, а политический характер. Это было единоличное решение, имевшее по своей сути характер бунта. Оно было принято за спиной нового правительства и хранилось от него в глубокой тайне.

Решающее сражение на море уже не могло вернуть Германии былое военное счастье. Даже в случае победы, что являлось совершенно невероятным, над английским флотом, поскольку за ним теперь стоял флот американский, который мог продолжить блокаду. Более того, в условиях, когда исход борьбы на суше был уже предрешен, блокада не имела никакого значения для исхода войны. Однако чудовищные кровавые жертвы, которые предстояло принести в ходе крупного морского сражения независимо от его исхода, должны были до предела ожесточить державы Антанты и свести на нет всякую надежду на быстрое и снисходительное перемирие, которого настойчиво добивалось новое германское правительство.

Таким образом, решение о морском сражении имело политический характер и наносило прямой удар политике социал-демократического правительства. Коль скоро решение было принято командованием флота самовольно, оно явилось грубейшим нарушением воинской дисциплины и субординации, открытым неподчинением, офицерским бунтом. Ответом на него был мятеж рядового состава.

Среди матросов Флота Открытого моря уже давно зрело недовольство. Еще в 1917г. имели место случаи нарушения

дисциплины по политическим мотивам, которые были подавлены железной рукой и повлекли за собой жесточайшие кары. После состоявшейся расправы ничего подобного больше не повторялось и ничто не давало малейшего повода полагать, что запуганные матросы теперь, в преддверии ставшего совершенно очевидным окончания войны, решились бы рисковать собственными жизнями, участвуя в крупном мятеже. Разумеется, они не собирались жертвовать жизнью и участвуя в морском сражении. Поэтому, когда они вдруг оказались перед выбором - потерять жизнь в ходе восстания или в сражении, команды многих крупных кораблей решились на восстание. Конечно, они поступили так не из трусости: участие в восстании в условиях военного времени требует от человека большего личного мужества и презрения к смерти, чем на поле боя. Они поступили так потому, что считали свои действия правильными.

На "Тюрингене" - одном из двух линейных кораблей, которые 30 октября отказались выйти в море, за пару дней до того к старшему офицеру явился делегат от матросов и заявил, что запланированный выход флота, пожалуй, не согласуется с линией нового правительства. Старший офицер язвительно ответил (согласно более позднему показанию матроса следователю военного трибунала): "Так ведь это вашего правительства! "Этот разговор, словно вспышка молнии, проливает свет на то, где теперь проходила линия фронта. Она пролегла между офицерами, отныне не признававшими правительство "своим", и рядовыми матросами, которые верили, что ведут борьбу в интересах "своего" правительства.

30 октября команды дредноутов "Тюринген" и "Гельголанд" взбунтовались и отказались выходить в море. Мятеж на рейде Шиллиг - драма, которую тщательно скрывали и которой в течение нескольких дней не знал никто ни в Берлине, ни в ставке верховного командования, - закончился ничем. По прошествии нескольких минут, в течение которых восставшие корабли и корабли, не примкнувшие к восстанию, стояли под жерлами наведенных друг на друга гигантских орудий, участники восстания сдались. В этом смысле победу одержали офицеры. Но выход флота в открытое море был отменен. Хиппер не счел возможным начинать морское сражение, имея столь ненадежные экипажи. И в этом смысле победили матросы. Флот, сосредоточенный на рейде Шиллиг, был снова рассредоточен. Перед Вильгельмсгафеном осталась только одна эскадра. Часть флота была направлена в Брунсбюттель, остальные корабли 1 ноября прибыли в Киль. Арестованные матросы, число которых перевалило за тысячу, были доставлены на сушу в военные

тюрьмы. Их ожидал военный трибунал и расстрел.

Команды кораблей возвращались в Киль с таким же тяжелым сердцем, с каким они за неделю до этого вышли в Вильгельмсгафен. "Смертный бой", в котором, как они тогда думали, им предстояло участвовать, сорвался, но их товарищам, которые его сорвали, грозила за это смерть. Мысль об этом глубоко бередила сердца и души матросов. Только экипажи "Тюрингена" и "Гельголанда" по-настоящему участвовали в мятеже на рейде Шиллиг, но ведь и почти все остальные были близки к тому, чтобы примкнуть к ним. Им лишь не хватало мужества сделать решающий шаг. Теперь их это мучило. Разве можно было позволить, чтобы их товарищи с "Тюрингена" и "Гельголанда", нашедшие в себе мужество для такого шага и тем самым спасшие им жизнь, теперь поплатились за это своими головами? Нет, они не могли этого допустить.

Потребовалось три дня, чтобы люди, не набравшиеся смелости примкнуть к мятежу в Вильгельмсгафене, нашли в себе мужество поднять восстание в Киле. 4 ноября 1918 г. на месте гордых имперских орлов над главной базой германского флота взвились красные флаги. Экипажи кораблей избрали Советы матросских и рабочих депутатов, разоружили офицеров и вооружились сами. К ним не присоединился один-единственный корабль - "Шлезиен". Под жерлами угрожавших ему пушек других кораблей он вышел в открытое море. Один-единственный командир корабля из всех - капитан I ранга Венигер с "'Кенига" оказал вооруженное сопротивление матросам, пытавшимся поднять на мачте красный флаг. Он был застрелен. Германский Флот Открытого моря как организованная военная сила, как инструмент войны перестал существовать.

Представитель военно-морских сил Германии капитан I ранга Ванзелов прибыл в Компьен, где с 8 по 11 ноября он оговаривал с союзным командованием условия капитуляции германского флота. Германский представитель сразу же заявил, что поскольку Флот Открытого моря не был побежден в сражении, он должен быть интернирован в нейтральном порту. "Мне доставило истинное удовольствие заявить в ответ на это, что им достаточно выйти в открытое море!" - писал Уэмисс. Когда Вазелов сообщил Уэмиссу, что численность подводных лодок, которыми они располагают, гораздо меньше 160, последний ответил, что в таком случае сдаче подлежат все какие есть. Германский представитель также сообщил, что линейный крейсер "Макезен" еще находится в постройке и до его полного завершения потребуется как минимум 10 месяцев. Пока его корпус даже не подлежит буксировке. 12 ноября, на следующий день после

подписания перемирия с Германией, британское Адмиралтейство потребовало, чтобы вместо "Макензена" в число тяжелых кораблей, подлежащих сдаче, был включен "Баден".

11 ноября, когда было объявлено о подписании перемирия с Германией, перед зданием Адмиралтейства собрался народ, требовавший выхода морского министра и морских лордов. Эрик Геддес поднялся на импровизированный помост, наскоро сколоченный из досок. Внизу он увидел огромную толпу, затихшую при его появлении, тысячи обращенных к нему исхудалых, изможденных лиц, застывших в трепетном ожидании. Какое мгновение! Он хотел быть достойным его. Нужные слова сами пришли в этот момент. Морской министр предложил прокричать троекратное "ура" в честь командующего флотом адмирала сэра Дэвида Битти, что было с готовностью исполнено. Затем Геддес предложил кричать "ура" в честь английских матросов, что также не вызвало возражений. Морской министр решил, что весьма неплохо сделал свое дело, и весьма довольный собой вернулся в свой кабинет.

Когда известие о заключении перемирия достигло Гранд Флита, на мачтах "Куин Элизабет" был поднят сигнал: "По этому случаю как офицерам, так и матросам к обычной дневной норме выделить дополнительную порцию рома". Тем не менее на кораблях настроение царило несколько иное, чем на улицах столицы. Уэмисс писал: "Не было ни одного морского офицера, который не встретил бы окончание этой войны с ощущением незавершенности, хотя в основе этого чувства не было осознания провала. Мы в Адмиралтействе очень обостренно осознавали, что чувствовали на кораблях Гранд Флита. Флот одержал победу более великую, чем Трафальгарская, хотя и менее впечатляющую...". И даже капитуляция основных сил Флота Открытого моря не могла сгладить это чувство.

Вечером 15 ноября 1918 г. германский легкий крейсер "Кенигсберг" бросил якорь на траверзе острова Мэй у входа в бухту Ферт-оф-Форта. Крейсер просигналил "Куин Элизабет", что на борту находится контр-адмирал Гуго Мерер, уполномоченный вести переговоры о сдаче кораблей германского флота. Сигнальщик также передал, что вместе с Мерером прибыли делегаты Советов рабочих, солдатских и матросских депутатов, также желающие участвовать в переговорах. Битти приказал ответить, что будет разговаривать только с представителем в чине не ниже флагманского ранга; всем, кроме адмирала и офицеров его штаба, покидать крейсер запрещается. Впоследствии Мерер неофициально поблагодарил Битти за это: впервые после нескольких недель унижений с ним вновь обращались как с

адмиралом.

Полчаса спустя Мерер в сопровождении 4 офицеров поднялся на борт "Куин Элизабет" и проследовал в адмиральскую каюту. Вместе с командующим там находились де Брок, Мэдден, Тируит и несколько офицеров штаба флота. Когда немцы вошли, они поднялись со своих мест. Впервые за всю войну противники, теперь уже победители и побежденные, стояли лицом к лицу. На протяжении четырех предшествующих лет они смотрели друг на друга только через окуляры биноклей, перископов и артиллерийских дальномеров. Флаг-офицер Битти Ральф Сеймур так описал эту сцену: "Лицо германского адмирала было пепельно-серого цвета - такого я еще никогда не видел, мне даже показалось, что он упадет в обморок. Сэр Дэвид, глядя прямо на него, произнес: "Кого мы имеем честь видеть?" Тот взял себя в руки и ответил: "Контр-адмирал Гуго Мерер". Сэр Дэвид сказал: "Это вас послал адмирал фон Хиппер как своего представителя, чтобы оговорить детали и условия перемирия, касающиеся сдачи германского флота?" Мерер сказал: "Да". Сэр Дэвид спросил: "Где ваши верительные документы?" Они были представлены, и сэр Дэвид сказал: "Присаживайтесь". И они приступили к делу. ...Я никогда не видел его (Битти. - Д. Л.) более впечатляющим. Он был подчеркнуто вежлив и одновременно непоколебим как скала. Он обсуждал детали, касающиеся английского и германского флотов, ни разу не заглянув в документы, в то время как английские и немецкие офицеры постоянно прибегали к помощи бумаг. Во время обсуждения интонация его голоса только два раза выдавала охватившее его волнение, но в целом это было очень впечатляюще".

Неделю спустя лучшие корабли Флота Открытого моря бросили якорь на рейде Инкейт в Скапа-Флоу. Великая война на море закончилась. 24 ноября 1918 г. Битти держал речь перед офицерами и матросами "Лайона" - своего прежнего флагманского корабля: "..Я всегда говорил раньше, что Флот Открытого моря выйдет на простор и встретится с Гранд Флитом. Я оказался неплохим пророком (смех), и теперь они здесь (громкий смех). Они у нас в кармане, и 1-я эскадра линейных крейсеров собирается присматривать за ними. 1-я эскадра линейных крейсеров... имела возможность познакомиться с противником гораздо ближе, чем любое другое соединение Гранд Флита. Им предоставлялось счастье хорошо рассмотреть его по нескольким поводам, и обычно с хорошим исходом. Но мы до самого последнего момента не могли предположить, что нам доведется увидеть эту могучую силу, идущую, как стадо овец, в сопровождении Гранд Флита. Это плачевное зрелище, я бы даже

сказал, ужасное зрелище - видеть эти великие корабли, с которыми мы так мечтали встретиться, ожидая, что они проявят такую храбрость, какую надлежит проявить людям, связавшим свою судьбу с этими великими водами, - мы ждали, что они совершат нечто во славу своей державы, - и я полагаю, это плачевное зрелище - видеть, как английский легкий крейсер ведет их на виду у их старых врагов - линейных крейсеров, глазеющих на них. Я уверен, что борта этого старого отважного корабля, которые когда-то приняли столько страшных ударов, должны испытывать боль - как я испытываю боль, как все вы испытываете боль... Но я вам скажу, что этот унизительный конец является подходящим и заслуженным концом для врага, до такой степени лишенного благородства, которого мы от него так ожидали. С самого начала его стратегия, его тактика, его поведение стояли ниже всякого презрения и были достойны только той нации, которая воевала бы в той же манере, в какой воевал наш противник.

Теперь им предстоит расположиться в Скапа под охраной Гранд Флита, где они будут наслаждаться (смех) всеми "прелестями" Скапа, как мы ими наслаждались (громкий смех). Но, в отличие от нас, впереди их не ждет ничего хорошего. ...Впереди их не ждет ничего, кроме деградации. 1-я эскадра линейных крейсеров выбрана потому, что именно 1-й эскадре линейных крейсеров было суждено доставить их сюда. И я считаю и уверен, что вы также считаете это великой честью - сторожить и пасти противника в месте его последнего пристанища, до тех пор пока не будет решено, что с ним делать: и я уверен, что вы за ними присмотрите, присмотрите лучше, чем кто бы то ни был на всем флоте.

Я хочу также коснуться еще одной темы, а именно, чтобы каждый из вас, имея дело с представителями Флота Открытого моря, помнил о том, что они творили раньше - никаких похлопываний по спине, никаких сигарет, никаких обращений "старый приятель". Как я уже сказал, вы должны обращаться с ними с вежливостью, холодной вежливостью. Всякий раз, когда вы почувствуете к ним жалость, вспомните о том, что они творили раньше. Никогда этого не забывайте, это было бы величайшей ошибкой на свете. Английский моряк очень добродушен. Мы знаем, что у него большое сердце и подчас короткая память. Но в этом случае вы спрячьте свое сердце и продлите свою память, и помните, что тот, кого вы сторожите - враг, не больше и не меньше. Главный факт заключается в том, что он не сделал того, что мы от него ожидали - он не вышел сражаться лицом к лицу, до конца. Вот поэтому он не стоит и

одной жизни матроса Гранд Флита, он стоит ниже нас..."

Хотя над просторами Северного моря стих гром орудий, проблем у победителей не убавилось. И далеко не последнюю из них создавал пленный германский флот. По мере того как война близилась к концу, атмосфера сотрудничества и взаимопонимания между англичанами и американцами постепенно уступала место взаимной подозрительности и недоверию. В начале апреля 1918 г. в военно-морском департаменте США начал изучаться вопрос о наилучших сроках возобновления строительства тяжелых кораблей. Симс рекомендовал генеральному морскому штабу пересмотреть программу 1916 г. в том плане, чтобы будущий флот США обеспечил себе подавляющее превосходство на Тихом океане и удовольствовался бы "принципом разумной достаточности" в Атлантике. Однако в генеральном морском штабе позволили себе усомниться в доброй воле англичан после окончания войны.

Программа 1916 г. по созданию "флота, не уступающего никакому другому", временно приостановленная на период участия США в первой мировой войне, была немедленно возобновлена после ее окончания. Билль, внесенный на рассмотрение конгресса 30 декабря 1918 г. Джозефусом Дэниелсом, предусматривал возобновление работ в полном объеме. На этот раз на ее выполнение ассигновалось 616 млн. долл. Однако морской департамент эти масштабы теперь не устраивали. К лету 1918 г. уже имелся готовый проект новой программы, выполнение которой предполагалось начать в 1919 г., по мере схода со стапелей тяжелых кораблей, строившихся по программе 1916 г. Новый проект был рассчитан на 5 лет и предусматривал строительство еще 12 линкоров и 16 линейных крейсеров. Выполнение этого грандиозного плана к 1925 г. сделало бы военный флот США поистине "не уступающим никакому другому". (Программа 1919 г. в конечном итоге была отвергнута конгрессом).

Таким образом, англо-американское морское соперничество, начавшись еще в годы первой мировой войны, в полной мере развернулось только с 1919 г., впервые по-настоящему проявив себя на Парижской мирной конференции. Уроки первой мировой войны показали, какой удар по торговле нейтральных стран может нанести блокада морских путей британским флотом. Не случайно поэтому президент Вильсон провозгласил в своих 14 пунктах "абсолютную свободу мореплавания как в мирное, так и в военное время". Ни один из английских государственных деятелей того времени не счел возможным удовлетворить это требование Вильсона. Встретив сопротивление со стороны

Великобритании, США перешли к отрытому давлению. Вильсон предупредил, что если Англия будет продолжать отказываться от признания его требований, то американцы используют всю свою современную технику, чтобы создать самый мощный военный флот в мире.

Таким образом, на Парижской мирной конференции 1919 г. с большой остротой встала другая кардинальная проблема англо-американских взаимоотношений, тесно связанная с вопросом о "свободе морей", - проблема соотношения сил военных флотов обеих держав. Поиск взаимоприемлемого выхода из тупика осложнялся вопросом о судьбе германского флота. Английские условия капитуляции вызвали резкие возражения американской стороны. Вильсон и его адмиралы не имели ничего против изъятия у Германии всех подводных лодок. Разногласия возникли именно вокруг надводных кораблей. Американский президент вообще был против чрезмерно тяжелых условий капитуляции. Он считал, что Германии следует сохранить как минимум 10 линейных кораблей новейших конструкций. Командующий морскими операциями (в военно-морском департаменте США пост, соответствующий первому морскому лорду в Англии) адмирал Бенсон в этом вопросе был полностью солидарен с главой Белого дома. Они полагали, что наличие могущественного военного флота вблизи Британских островов поможет обуздать военно-морские амбиции Лондона. В отсутствии сильного соперника английский флот неизбежно превратится в инструмент глобального диктата.

Как уже говорилось, после подписания перемирия главные силы бывшего кайзеровского флота не были интернированы в нейтральном порту, а в полном составе попали в руки англичан. В этой ситуации американцы видели для себя предпочтительный выход в уничтожении германских военных кораблей. Однако британское руководство начало настаивать на разделе бывшего германского флота между союзниками в следующих пропорциях: Великобритании - 70%, Франции - 10%, Италии - 10%,, Японии - 8%, США - 2%. Пропорции были определены исходя из потерь, которые понесли флоты союзных держав в борьбе с Германией на морях. В рамках этих процентов распределение германских тяжелых кораблей выглядело следующим образом: Великобритании причиталось 13 дредноутов и 4 линейных крейсера, Франции - 4 дредноута, Италии - 3 дредноута, Японии - 1 дредноут и 1 линейный крейсер. США тяжелых кораблей не получали.

В случае раздела германского флота на таких условиях диспропорция в силе линейных флотов Англии и США стала бы

еще значительнее, достигнув соотношения 3:1. В Уайтхолле не было единого мнения относительно целесообразности включения германских кораблей в состав английских эскадр. Их адаптация потребовала бы времени и значительных расходов, поскольку германские военные корабли имели определенные конструктивные особенности, другие стандарты калибров главной и вспомогательной артиллерии и т. п. Уэмисс считал более приемлемым уничтожить эти корабли. Его склонен был поддержать глава правительственного кабинета Дэвид Ллойд Джордж.

Но большинство военных моряков выступали за раздел. Возглавлял эту фракцию сам командующий флотом. 4 апреля 1919г. Битти представил в Адмиралтейство пространный меморандум, в котором по пунктам изложил свои соображения о сложившейся ситуации. Главные из этих пунктов гласили: "2) Когда обсуждалась судьба германских кораблей, изначально считалось, что соотношение военно-морских сил союзных держав будет оставаться таким же, как во время войны, и что, учитывая вклад британской морской мощи в общее дело победы союзников, ни одна из союзных держав не сделает попытку оспорить наше морское господство.

3) Вместе с тем, из меморандума, подготовленного американским военно-морским штабом в Париже под руководством адмирала Бенсона и процитированного в "Тайме" от 24 марта 1919 г., совершенно очевидно, что в настоящий момент американцы не собираются мириться с морским превосходством Великобритании, полагая, что при наличии существующих у них судостроительных ресурсов они смогут через несколько лет поставить себя на позиции первой морской державы. Их также вдохновляет перспектива предполагаемого состояния, в котором оказалась Великобритания после четырех с половиной лет войны.

4) Если мы в обозримом будущем хотим избежать принятия обширных судостроительных программ и в то же время противостоять американским усилиям, совершенно необходимо настаивать на разделе германских кораблей, исходя из потерь, понесенных флотами союзников. Такое распределение позволит нам продержаться в течение нескольких следующих лет, сосредоточив свои усилия на обучении персонала и разработке новых типов кораблей.

5) Превосходство на море, жизненно важное для нашего существования, должно быть обеспечено любой ценой, даже над такой предположительно дружественной державой, как Америка...".

Естественно, что предстоящая дележка очень тревожила

американцев. Бенсон и офицеры генерального морского штаба уже подсчитывали новое соотношение сил, возникающее после раздела германского флота. В среде американского морского командования муссировался слух о якобы готовящейся передаче Японии английской доли дредноутов, что не прибавляло доверия в отношениях между бывшими союзниками.

В марте 1919 г. в неофициальной беседе Эдвард Хауз заявил Ллойд Джорджу: "Я подумал, что, если Великобритания потребует распределения германского флота вместо его потопления, это повлечет за собой принятие большой морской программы в Америке и что Англия и Соединенные Штаты окажутся в таком же отношении друг к другу в будущем, в каком были Англия и Германия в прошлом". Угрозу неограниченного морского строительства Вильсон намеревался использовать на Парижской мирной конференции в качестве "большой дубинки", с помощью которой можно было бы заставить союзников принять его условия. Позиция, которую с самого начала занял американский президент, была очень жесткой: англичане должны официально признать доктрину Монро, поддержать вильсоновский проект Лиги Наций и согласиться с требованием "абсолютной свободы мореплавания вне территориальных вод в мирное и в военное время", в противном случае США положат конец вековому господству Англии на морях.

В течение некоторого времени американская сторона "носилась с идеей" флота Лиги Наций. Он должен был бы базироваться на Константинополь и состоять из кораблей бывшего германского флота, и, "естественно", должен был бы находиться под контролем Великобритании и США. Вильсон и Пратт считали эту идею очень разумной, поскольку, по их мнению, таким путем можно было одновременно снять проблему раздела германских кораблей и заставить Великобританию официально признать право США на паритет в силе военных флотов. Бенсон и большинство адмиралов рассматривали данный проект как утопию, с самого начала обреченную на провал. Так и произошло. Англичане единодушно отвергли идею флота Лиги Наций. Никакая Лига Наций со своим сборным флотом, по мнению Черчилля и Уэмисса, не могла заменить английского военного флота в качестве гаранта безопасности и целостности Британской империи.

С первых дней работы Парижской конференции Вильсон заявил, что "не сможет принимать участие в переговорах о мире без обсуждения проблемы "свободы морей". "Для Вильсона это была не просто традиция американской политики, ради которой американцы пошли воевать. Более того, по данному поводу у

США к Великобритании было больше претензий, чем к Германии. Именно раздражение по поводу английской морской блокады заставило президента воскликнуть в палате представителей 24 сентября 1916 г.: "Давайте построим флот больший, чем у них, и будем делать все что захотим"! Еще в начале октября 1918г. Вильсон неоднократно заявлял Эрику Геддесу, что мир больше не потерпит британского морского диктата. Однако в ходе переговоров в Париже американцам пришлось убедиться, что английская сторона абсолютно не разделяет их веру в возможность "свободы морей" во время войны. Более того, англичане считали, что, начав войну, следует прежде всего бороться за контроль над океанскими коммуникациями и, если потребуется, вмешиваться в торговлю нейтралов.

Проблема стала причиной жесткой конфронтации между Ллойд Джорджем и Вильсоном, которая едва не привела к срыву конференции. Британский премьер заявил, что Англия ни в коем случае не откажется от своего исторически обусловленного и самого действенного стратегического оружия - блокады побережья противника. Президент продолжал настаивать на своем "втором пункте". В конечном итоге Вильсон уступил, прикрывшись утверждением, что "при Лиге Наций нейтралов не будет". Хауз считал, что дальнейшая конфронтация могла бы привести "к серьезному конфликту и потере времени". У Вильсона в запасе были еще 13 взлелеянных им пунктов, ради принятия которых англичанами он решил поступиться вторым. По утверждению американского историка С. П. Тиллмана, "конфликт, таким образом, был разрешен на основе серьезных уступок Америки..., американцы поступились тем самым принципом, ради которого воевали в этой войне".

Еще более серьезная проблема возникла из американского требования признания паритета военных флотов, подкреплением которому послужило возобновление программы 1916 г. Здесь первую скрипку сыграли адмиралы во главе с Бенсоном, многократно предупреждавшие Вильсона и Дэниелса о "громадной опасности, исходившей для США от злокозненного и коварного Альбиона". Англичане и вместе с ними адмирал Симе были потрясены и возмущены агрессивностью, проявленной их вчерашними союзниками. "Идея англосаксонского единства и рук, протянутых через океан, мгновенно обесценилась". Англичане никак не могли взять в толк, как могли американцы говорить одновременно о Лиге Наций и тут же о "флоте, не уступающем никакому другому".

Чувство собственного достоинства, не в меньшей степени, чем стратегические соображения, не позволяли уступить в этом

вопросе. Инициативу взял на себя Ллойд Джордж, заявивший полковнику Хаузу, что "Великобритания скорее потратит свою последнюю гению, чем допустит превосходство флота Соединенных Штатов или любой другой державы". Взаимные обвинения дошли до того, что английские морские амбиции сравнивались с прусским милитаризмом, а Джозефуса Дэниелса заклеймили как "нового Тирпица". Кризис достиг апогея после прибытия в Париж Дэниелса и Бенсона. Морской министр США был первым, кто использовал выражение "Парижский морской бой". Уэстер-Уэмисс, казалось, забыл о своем аристократическом происхождении и воспитании, а Бенсон "прямо изрыгал пламя". Ллойд Джордж применил все свое мастерство изощренного политика, пытаясь заставить американцев отступить во второй раз. Он пригрозил разделом германского флота, непризнанием доктрины Монро и поставил под сомнение членство Великобритании в Лиге Наций. Однако на этот раз британский премьер не нашел единодушной поддержки у своих влиятельных соотечественников.

Э. Бонар Лоу, Э. Грей и ряд других государственных и военных деятелей Англии и Канады высказались за поиск компромисса и отказ от морского соперничества с США. Американцы также пришли к мысли о необходимости компромисса. Адмиралов постепенно отстранили от переговоров, и дебаты были оставлены на усмотрение "людей доброй воли". К маю напряженность несколько спала. Подписание мирного договора в июне 1919г. принесло окончательно облегчение. Принципиальную роль сыграло то обстоятельство, что немецкие моряки решили взять в свои руки решение судьбы кораблей бывшего кайзеровского флота.

В течение более чем полугода, пока в Париже шли дебаты между союзниками, на рейде Скапа-Флоу неподвижно стояли 74 военных корабля бывшего германского флота: 11 дредноутов, 5 линейных крейсеров, 8 легких крейсеров и 50 эсминцев. На каждом из больших кораблей были оставлены по 175-200 человек, на эсминцах - по 20 матросов и офицеров. Номинально командование осуществлял адмирал Людвиг фон Рейтер. Остальные немецкие моряки были отправлены на родину. Бывший германский флот находился под присмотром эскадры адмирала Сиднея Фримантла в составе 5 линкоров, которые каждодневно находились среди германских кораблей, осуществляя неусыпный надзор. И хотя с германских кораблей было выгружено топливо, сняты орудийные замки, англичане продолжали осуществлять строжайший контроль.

На германских кораблях царили упаднические настроения и

полная деградация. Многие тяжело переживали поражение в войне и капитуляцию. Один из матросов с "Нассау" так высказался по этому поводу: "В тот день (21 ноября. - Д. Л.) свершилось самое постыдное деяние за всю историю войн на море. Добровольная капитуляция германского флота". Англичане с самого начала поставили побежденных в весьма жесткие условия. Немецким командам было запрещено сходить на берег и даже посещать другие корабли. И хотя Рейтер неоднократно обращался к английскому командованию с просьбами отменить этот жестокий запрет, оно не пошло на уступки. Немцам не разрешалось выходить даже на маленький скалистый островок посреди залива. Германским кораблям запрещалось спускать на воду шлюпки и подавать какие-либо сигналы. Переходить с корабля на корабль имели право только врач и священник. В случае необходимости их перевозил английский дрифтер. Когда 31 мая немцы попытались отпраздновать годовщину Ютландского сражения, вывесив на мачтах красные флаги и вообще все, какие у них были, под угрозой наведенных орудий заставили их спустить флаги.

Продукты питания для немецких кораблей поступали из Германии. Еды было достаточно, но она была однообразной и не всегда хорошего качества. Спиртное также поступало в изобилии. В течение 7 месяцев эти люди находились вблизи берега и ни разу не ступали на твердую землю, они видели вокруг одни и те же лица, целыми днями им нечем было себя занять, кроме рыбалки и разговоров. В этих условиях дисциплина стремительно разлагалась. Подчас из-за распределения продуктов случались безобразные драки.

Фридрих Руге, впоследствии известный военно-морской теоретик и боевой офицер, прошедший две мировые войны, с 1956 г. возглавлявший штаб бундесмарине ФРГ (его книга "Война на море. 1939 - 1945" в 1957 г. была опубликована на русском языке), 7 месяцев безвыходно провел на борту своего эсминца в Скапа-Флоу. Много лет спустя он вспоминал об этом: "Я был тогда лейтенантом флота с трехлетним стажем службы. С осени 1916 г. я служил артиллерийским офицером на "В-110" - новейшем эсминце, построенном в 1915г. Он имел водоизмещение около 1 200 т, был вооружен 4 полуавтоматическими 105-мм пушками и шестью 500-мм торпедными трубами. ...Офицерам все же удавалось удержать матросов в рамках строгой дисциплины и сносного состояния морального духа. Это было нелегко в условиях плохого питания, коротких зимних дней, медленной работы почтовой службы и плохих вестей из Германии. Позволение сходить на берег

испрашивалось неоднократно, но всякий раз приходил отказ, хотя окружающие нас острова были необитаемы. Нам даже не разрешали посещать товарищей на других германских кораблях. В течение 7 месяцев 80 человек жили маленькой, практически замкнутой общиной, почти без внешних контактов, за исключением английских газет, как правило четырехдневной давности, еще более старой почты и немецкого военного хирурга, делавшего объезды на дрифтере. Длинные зимние вечера были заняты уроками английского языка и лекциями на различные темы. Нашими единственными музыкальными инструментами были очень старый граммофон и гитара, под которые мы пели народные песни и различные куплеты. ...Величайшая опасность исходила от команд больших кораблей, в особенности от флагманского "Фридриха дер Гроссе". Там Верховный совет матросских депутатов подбивал народ к неповиновению...".

Относительно опасности, исходившей от Совета матросских депутатов. Руге нисколько не преувеличивал. На многих кораблях офицеры полностью утратили авторитет среди подчиненных. Нижние чины курили и сквернословили в их присутствии, все приказы, прежде чем быть исполненными, обсуждались на заседаниях советов матросских депутатов. Пожалуй, в самом незавидном положении находился Людвиг фон Рейтер. Немецкий адмирал был "идеальным пленником" - пунктуальный, немногословный, он в точности исполнял все приказы, получаемые от английского командования. "Фон Рейтеру нельзя было не посочувствовать, - писал Сидней Фриматл, - в его весьма безрадостном положении номинального командующего кораблями с мятежными командами". Матросы "Фридриха дер Гроссе" дошли до того, что нарочно стучали молотками по палубе над адмиральской каютой, не давая командующему заснуть. 25 марта он получил разрешение перенести свой флаг на легкий крейсер "Эмден".

Относительно того, кто разработал и приказал осуществить план потопления германских кораблей в Скапа- Флоу, мнения историков и мемуаристов разделяются. Фон Рейтер в своих мемуарах утверждает, что инициатива целиком принадлежит ему. О возможности потопления своих кораблей с тем, чтобы они не достались противнику, он впервые всерьез задумался еще в январе 1919г. Но только после 11 мая, когда он узнал из газет условия мирного договора с Германией, немецкий адмирал окончательно укрепился в своем решении и принялся за разработку плана в деталях. Его безоговорочно поддерживает и оправдывает Фридрих Руге.

Эрих Редер, служивший старшим офицером на линейном

крейсере "Лютцов", который погиб в Ютландском сражении, и встретивший конец войны в Германии, утверждал, что решение о потоплении германского флота было принято генеральным морским штабом и передано Рейтеру из Берлина. План, разработанный в деталях, доставил в Скапа-Флоу и передал по назначению командир посыльного судна, доставлявшего почту из Германии. Таким образом, те, кто был в Скапа-Флоу, целиком считают уничтожение флота своей заслугой. Те, кто был в Берлине, утверждают, что пленники англичан только исполняли их приказ. Кто теперь их рассудит?

Фон Рейтер охотно берет всю ответственность за потопление кораблей на себя, и автор настоящей монографии не видит оснований поставить под сомнение его версию. Скорее всего, инициатива принадлежала ему. Идея потопления кораблей Флота Открытого моря была настолько распространена среди немецких офицеров, что фон Рейтер едва ли нуждался в каком-либо одобрении, тем более приказе. Он был убежден, что никакое правительство Германии не посмеет подписать Версальский мирный договор, настолько унизительны были его условия. В день подписания договора, назначенный на 21 июня, он решил уничтожить свои корабли, поскольку после отказа от мирного договора состояние войны, как он полагал, возобновится.

Рейтеру удалось информировать о своем плане всех или почти всех офицеров эскадры, и подготовка к потоплению велась в течение месяца. Это стало возможным лишь потому, что англичанам также было запрещено подниматься на германские корабли. На кораблях были открыты все двери и люки водонепроницаемых переборок, все ручки и штурвалы с них были свинчены и выброшены, так что закрыть их в случае необходимости было уже невозможно. Все вентиляционные шахты также держались открытыми, внутренние люки подводных торпедных аппаратов удерживались всего одним болтом, остальные удалили. Словом, все было подготовлено в наилучшем виде.

А что же Фримантл? Ранним утром 21 июня его эскадра вышла в море на учения. Несколько часов спустя на мачте германского флагманского корабля взвился сигнал. В тот же момент вода хлынула во внутренние помещения кораблей. Торопливые удары кувалд сбивали резьбу открытых кингстонов. Стальные утробы с ревом и свистом всасывали забортную воду. Это было величественное зрелище. На всей огромной акватории залива серые громады германских дредноутов и линейных крейсеров, еще мгновение назад выглядевшие непоколебимыми как скалы, вдруг словно ожили. Они разворачивались,

раскачивались и медленно погружались в воду. Среди бронированных туш панически метались английские сторожевики и катера, осыпая их пулеметным огнем и ругательствами. Но что-либо изменить было уже невозможно.

В 12.20 Фримантл получил радиограмму: "Германские линейные корабли тонут". Он немедленно прервал учения, и его эскадра полным ходом понеслась обратно в Скапа-Флоу. Когда в 14.30 первый дивизион на всех парах ворвался на внутренний рейд, взору Фримантла открылась фантастическая картина: десятки военных кораблей находились в различных стадиях погружения. Некоторые уходили под воду на ровном киле, и море уже доходило до их верхних палуб; другие погружались носом, и их корма уже почти вертикально торчала над поверхностью бухты.

К 17.00 все было кончено. 400 000 т металла, стоимостью 70 000 000 ф.ст. покоилось на дне самой глубоководной военно-морской базы в мире. Таков был финальный акт драматической борьбы Германии за трезубец Нептуна, длившийся четыре с половиной года и двадцать лет подготовки к ней.

Из крупных кораблей спасти удалось только "Баден". Последний дредноут кайзеровского флота явно не желал отправляться на дно. Он несколько часов держался на плаву в полузатопленном состоянии. Его удалось отбуксировать к берегу и посадить на мель. Впоследствии "Баден'" был поднят и после многочисленных жестоких экспериментов, включая обстрел из тяжелых орудий, был потоплен англичанами в 1921 г. Таким же образом избежали потопления и легкие крейсера "Эмден", "Франкфурт", "Бремен" и "Нюрнберг". В 16.00 на борт флагманского корабля Фримантла линкора "Ривендж" был доставлен мокрый, но невозмутимый Рейтер. Фримантл никак не мог для себя решить, как ему реагировать на случившееся и, соответственно, как обращаться с Рейтером. В конечном итоге немецкий адмирал был принят с "обычной вежливостью", но "без почестей, которые в таких случаях оказываются иностранному адмиралу". Рейтера закрыли в "верхней каюте" Фримантла, но еду ему принесли с адмиральского стола.

Наверное, больше всех радовался этому событию первый морской лорд. 22 июня Уэмисс писал адмиралу Хоупу: "Я смотрю на потопление германского флота как на настоящее божье благословение. Разрешение раз и навсегда опасной проблемы раздела этих кораблей освобождает нас от огромного количества неприятностей".

Таким образом, один из камней преткновения в англо-американских отношениях был ликвидирован. И все же

английская делегация не получила никакого принципиального заверения в том, что США откажутся от сооружения 16 новых линейных кораблей. Единственное, чего добился Ллойд Джордж, было туманное обещание Вильсона осуществлять в дальнейшем взаимные консультации по поводу будущих морских программ. Возможно, Вильсон, добившись принятия его проекта Лиги Наций, действительно собирался заморозить работы по выполнению программы 1916 г. Однако его планам не суждено было сбыться. Изоляционистски настроенные сенат и палата представителей провалили проект присоединения США к Лиге Наций. Воспользовавшись этим, сторонники "большого флота" потребовали увеличения морского бюджета и ускорения работ по сооружению военных кораблей. Именно проблему англо-американского морского соперничества суждено было унаследовать Битти от своих предшественников, когда он вошел в Адмиралтейство в качестве первого морского лорда.

Глава 5.
Первый морской лорд
(1919-1936 гг)

За возраст, за ум и зубастую,
С крепкими мышцами пасть.
В том, что Закон не предвидел,
Закон предводителя власть.

В первые месяцы после окончания войны Битти купался в славе, которая на него обрушилась. 3 апреля 1919 г. его и Джеллико специальным приказом произвели в звание адмиралов флота. По закону в Великобритании имелись только три такие вакансии, и все три были заполнены. Однако для Битти и Джеллико, учитывая их заслуги перед нацией во время войны, создали две дополнительные вакансии. Битти стал самым молодым адмиралом флота в истории Англии - ему исполнилось только 48 лет. Второй случай в истории военно-морских сил Великобритании, когда военный моряк в звании адмирала флота являлся одновременно и командующим действующим флотом (когда в 1744 г. командующий флотом лорд Норрис был произведен в адмиралы флота, ему исполнилось уже 84!). Флаг адмирала флота развевался на мачте "Куин Элизабет" ровно 4 дня. 7 апреля флаг адмирала Битти был спущен - Гранд Флит перестал существовать.

С окончанием войны отпала необходимость в бронированном кулаке такой чудовищной силы (380 боевых единиц, включая американские корабли). Гранд Флит выполнил свою роль. 11 линейных кораблей и 5 линейных крейсеров с соответствующим количеством легких кораблей вошли в состав вновь

сформированного Атлантического флота. Еще 6 дредноутов составили ядро Отечественного флота. Оба флота в водах метрополии были подчинены адмиралу Чарльзу Мэддену. Еще 6 дредноутов отправились в Средиземное море, остальные - за пределы европейских вод.

На некоторое время Биттн остался как бы не у дел. Летом 1919 г. он отправился со своими домочадцами в круиз по Средиземному морю. По возвращении из путешествия его ожидал новый водопад почестей: почетный гражданин Лондона, орден "За заслуги", почетные ученые степени и звания старейших университетов и , наконец, пожалование в августе графского титула. Первоначально премьер-министр намеревался испросить у короля для Битти титул виконта, но Уэмисс выступил с категорическими возражениями. Первый морской лорд считал, что к решению таких вопросов надо подходить очень осторожно. Ни в коем случае нельзя создавать ситуаций, которые дали бы повод думать, будто вклад флота в дело победы над Германией был меньшим, чем вклад армии. Поскольку фельдмаршал Дуглас Хейг удостоился графского титула, едва ли было бы справедливым не оказать такой же почести командующему флотом. 7 августа того же года парламент вотировал награждение наиболее выдающихся флотоводцев крупными денежными суммами. Битти получил 100 000 ф. ст., Джеллико - 50 000 ф. ст., де Робек, Мэдден, Кейс и Тируит по 10 000 ф. ст.

Одновременно с перераспределением сил флота произошли перестановки ключевых фигур в Адмиралтействе. 16 января 1919г. Эрика Геддеса на посту морского министра сменил Уолтер Лонг, что было расценено "Дэйли Мэйл" как "чисто политическое назначение". В 1905 г. Лонгу была предоставлена возможность возглавить военно-морское ведомство, но тогда он от нее отказался. В 1916-1919 гг. он занимал должность министра по делам колоний. Новый руководитель морской политики, впервые имевший дело с такой специфической сферой деятельности, на многих производил впечатление "типичного джентльмена из западного графства". Даже у самых рьяных почитателей Лонга не поворачивался язык назвать его умным человеком, но ему всегда хватало здравого смысла работать в согласии со своими профессиональными советниками и прислушиваться к их мнению. В свое время Ллойд Джордж дал ему весьма нелестную характеристику: "Уолтер Лонг был одним из тех политиков, которые завоевывают доверие своей партии осторожностью, умеренностью и здравым смыслом, потому что в своих высказываниях никогда не переступают за пределы банальных и штампованных мнений своей партии и никогда не поражают

аудиторию оригинальностью мысли, смелой или блестящей фразой. В свое время подобные люди пользовались большим авторитетом и влиянием в центральных органах каждой партии. Будущие поколения либо совсем забывают о них, либо не перестают удивляться, как могли они занимать такое высокое положение среди своих современников. И, несмотря на то что каждое поколение восхищается такого типа политиками и доверяет им, никто не перестает удивляться тому, что их предки делали то же самое".

Пост морского министра был последним в карьере Лонга, и он вступил в должность уже будучи тяжело больным человеком. Новый морской министр с самого начала признавал, что он не собирается основательно вникать во флотские дела. Тем не менее на флоте приход Лонга в Адмиралтейство встретили вполне благожелательно. Битти писал Уэмиссу: "Я думаю, нам повезло, что мы получили Лонга - он прямолинеен и, несомненно, джентльмен". Радость военных моряков объяснялась просто. Незадолго перед тем ходили упорные слухи, что должность морского министра будет предложена Черчиллю. Уэмисс, считавший, что пребывание Черчилля в Адмиралтействе будет представлять "опасность общенационального масштаба", заявил, что он немедленно подаст в отставку. Когда слухи о приходе Черчилля не оправдались, все испытали нескрываемое облегчение.

Однако отношения между Лонгом и Уэмиссом как-то сразу не сложились. Ситуация усугублялась частыми столкновениями между первым морским лордом и командующим флотом. Вначале между ними возникли разногласия по поводу условий капитуляции германского флота. Битти открыто критиковал первого морского лорда за недостаточно жесткую позицию. Обращения "Дорогой Рози" и "Дорогой Дэвид" во взаимной переписке были прочно забыты. Затем Уэмисс рекомендовал на пост командующего эскадрой линейных крейсеров адмирала Роджера Кейса и поставил об этом в известность Битти уже пост-фактум. Это было прямым нарушением установленной процедуры, согласно которой по таким назначениям Адмиралтейство всегда предварительно консультировалось с командующим флотом. Битти немедленно потребовал объяснений и громко жаловался, что его игнорируют. Дело было вовсе не в Кейсе, против которого командующий флотом ничего не имел. Эти ожесточенные стычки стали проявлением скрытого соперничества между двумя адмиралами за кресло первого морского лорда.

Еще осенью 1918 г. Эрик Геддес в неофициальной беседе

сообщил Битти, что Уэмисс якобы собирается подавать в отставку и что в этом случае он собирается предложить его должность Битти, как только с Германией будет подписан мир. Между тем, время шло, Геддес сам покинул военно-морское ведомство, мир с Германией был подписан, Гранд Флит расформирован, Битти оказался не у дела Уэмисс все оставался в Адмиралтействе. Сложившаяся ситуация начинала раздражать адмирала флота. Битти можно было понять, но он повел себя не самым лучшим образом. Бывший командующий флотом не погнушался сделать эту ситуацию достоянием прессы. Газеты немедленно подняли крик о "несправедливости", чинимой по отношению к человеку .выигравшему войну на море. Тот факт, что самый заслуженный боевой адмирал оказался "безработным", был использован оппозицией для атаки на правительство.

В результате Лонг вынужден был начать официальные переговоры с Битти на предмет перехода последнего на пост первого морского лорда. Битти, которому к тому времени его военные заслуги окончательно вскружили голову, потребовал для себя непомерных привилегий. Он заявил Лонгу, что придет в Адмиралтейство только на определенных условиях: совмещение постов первого морского лорда и командующего флотом, право единоличного решения при назначении командующих флотами и соединениями без консультаций с советом Адмиралтейства. Условия Битти были с порога отвергнуты. Почувствовав, что высшее кресло в военно-морской иерархии Великобритании от него уплывает, Битти с неприличной поспешностью дал согласие, уже без всяких условий. Лонгу очень не хотелось расставаться с Уэмиссом. Он искренне считал его "лучшим первым морским лордом" и предвидел, что с Битти ему будет очень не просто.

Но в кадровые перестановки в высших эшелонах военно-морского ведомства вмешалась большая политика. Лонг смущенно и сбивчиво несколько раз заводил с первым морским лордом разговор о пожаловании ему титула виконта и крупного денежного вознаграждения. Но эти разговоры не могли скрыть всю неприличность создавшегося положения, тем более что они оказались пустыми. 1 ноября 1919г. адмирал флота Розлин Уэстер-Уэмисс, первый морской лорд Великобритании вышел в отставку. Ему было всего 55, и по закону он мог бы оставаться на действительной службе еще 15 лет. Но для бывшего первого морского лорда в Англии не существовало более высокого поста, и ему нечего было предложить. Он был единственным военным руководителем Великобритании времен первой мировой войны такого масштаба, который не получил "ни почестей, ни вознаграждений и которому даже не сказали спасибо".

В Адмиралтействе Битти столкнулся с массой сложнейших проблем: война и интервенция в России, необходимость выработки доктрины послевоенной морской политики в условиях растущей морской мощи США и Японии, дискуссия о будущем линейного корабля, демобилизация флота и свертывание программ военного времени, вопрос о сокращении морских вооружений на конференциях 20-х гг., модернизация флота и обобщение опыта войны, сооружение военно-морской базы в Сингапуре и т.д. Забегая вперед, следует сразу подчеркнуть, что решение принципиальных вопросов морской политики - стратегии и дипломатии, судостроительных программ - практически полностью было оставлено на усмотрение первого морского лорда. Те привилегии, которые Битти требовал признать за ним, он осуществлял.

В результате в британском Адмиралтействе 20-х гг. сложилась ситуация, аналогичная существовавшей в "эру Фишера", когда на первый план выдвигалась сильная личность, подавлявшая всех своей волей и авторитетом. Битти осуществлял "единоличное правление" почти 8 лет - с ноября 1919 г. по июль 1927 г. - даже дольше Фишера. Итог деятельности Битти в Адмиралтействе 20-х гг. лучше всех подвел Морис Хэнки в своем письме к адмиралу .когда отставка последнего была уже предрешена: "Нам всем будет вас очень не хватать. За 26 лет моей государственной службы я знал только одного первого морского лорда, который мог на равных говорить с самыми высокопоставленными политиками и отстаивать перед ними свою позицию. За исключением Фишера, но Фишер был чудаком, не всегда умевшим четко сформулировать задачу".

Свою главную задачу на посту первого морского лорда Битти видел в убеждении правительства в правильности своих стратегических принципов и необходимости соответствующего материального обеспечения для претворения их в жизнь. Это была сугубо политическая сфера, и его успех целиком зависел от способности поддерживать хорошие отношения с министрами и, прежде всего, со своим непосредственным шефом - морским министром. В Адмиралтействе Битти пришлось иметь дело с пятью морскими министрами. Если бы они не отстаивали его взгляды в парламенте, правительстве и межведомственных переговорах, в особенности с министерством финансов и его главой, все планы Битти по развитию военного флота потерпели бы полный провал.

Уолтер Лонг, преодолев первое неприятное впечатление от претензий адмирала, впоследствии всячески поддерживал его инициативы, насколько это позволяло министру его слабое

здоровье.

Самой сильной политической фигурой в этой пятерке был Леопольд Эмери, занимавший пост морского министра с 31 декабря 1922 г. по 28 января 1924 г.. Эмери иногда приходилось ставить Битти "на место", когда адмирал угрожал "неконституционными действиями", но в целом они плодотворно сотрудничали и между ними царило взаимопонимание. Эмери, в отличие от своих предшественников на этой должности Уолтера Лонга и Артура Ли, всегда стремился лично вникать во все флотские проблемы, был на короткой ноге со многими адмиралами и командирами кораблей, и слыл активным поборником неограниченного наращивания морских вооружений. И впоследствии Эмери, уже не будучи морским министром по многим вопросам смыкался с представителями военно-морских кругов и отстаивал их интересы в парламенте и кабинете министров. "Черчилль, как министр финансов, повел сокрушительное наступление против морской программы, и по этому вопросу мне, как бывшему морскому министру, пришлось объединиться с моим преемником Вилли Бриджменом и с Битти и дать ясно понять Бодуину, что нельзя пренебрегать точкой зрения морского министерства, не вызвав правительственного кризиса.

Морское министерство сумело отстоять свое мнение, что минимальным требованием Англии при обсуждении в Женеве в 1927 г. вопроса о разоружении на море должно быть 70 крейсеров, необходимых для выполнения английским военно-морским флотом своих задач во всем мире. В 1930 г. лейбористское правительство малодушно пошло на уступку по этому пункту, согласившись урезать число крейсеров до 50 и приравнять его к числу крейсеров, имевшихся у США. Твердая позиция кабинета по этому вопросу привела к отставке лорда Роберта Сесиля, что было большим облегчением для тех, кто, подобно мне, считал, что его наивная вера в Лигу Наций может привести к утрате Англией сознания своей ответственности за сохранение мира во всем мире и особенно ее обороноспособности".

В январе 1924 г. впервые в истории Англии к власти пришел лейбористский кабинет, и Эмери в Адмиралтействе сменил Фредерик Челмсфорд, к которому Битти поначалу отнесся весьма подозрительно. "Сегодня, как я уже упоминал, Эмери отбыл и нелегкая принесла лорда Челмсфорда, который потерпел полный провал в качестве вице-короля Индии, а теперь, как законченный ренегат, предал консерваторов и переметнулся к лейбористам и социалистам. Я бы предпочел иметь дело с настоящим лейбористом, а не таким гибридом." Однако очень скоро Битти

переменил свое мнение о "министре-социалисте": "Я имел продолжительную беседу с лордом Челмсфордом, и он мне понравился. Он производит впечатление трезвомыслящего и откровенного человека. Я думаю, вскоре он будет смотреть на вещи нашими глазами...". Прогноз Битти полностью подтвердился. Адмирал отлично сработался с Челмсфордом, и последний неизменно оказывал ему всемерную поддержку в нелегких дискуссиях с лейбористским министром финансов Филиппом Сноуденом.

Наилучшие отношения у Битти сложились с У. Бриджменом, возглавлявшим военно-морское ведомство с ноября 1924 по июнь 1929 г. "Вилли" Бриджмен, в силу своего характера, в наибольшей степени из всех пяти привык полагаться на своего главного профессионального советника. По свидетельству бывшего морского офицера, а затем лейбористского политика Дж. М. Кенуорти, "он являлся типичным сквайром, продуктом английской земельной аристократии. Поставленный в любые обстоятельства, его мозг автоматически будет работать в заданном направлении. Поставьте его во главе военного министерства, и он будет биться за то, чтобы иметь больше танков, больше тяжелой артиллерии, больше пехотных батальонов. Пожалуй, он стал бы настаивать и на сохранении кавалерии...".

Все пять морских министров безоговорочно признавали авторитет Битти как военного профессионала и за рамками формальных заседаний кабинета министров реальную морскую политику полностью отдавали на усмотрение первого морского лорда. Единственным из этой пятерки, с кем у Битти совершенно не сложились отношения, был Артур Ли, которому довелось возглавлять "военно-морскую часть" британской делегации на Вашингтонской конференции 1921-1922 гг..

Наилучшим образом их отношения могут охарактеризовать отрывки из записей в дневнике леди Ли: "2 марта 1921 г. А. (Артур Ли. - Д. Л.) сказал мне, что гражданские в Адмиралтействе и некоторые морские лорды очень довольны тем решением, которое предложил А., но другие морские лорды, включая Битти и Брока, склонны демонстрировать холодность и неприязненность. Он думает, что у Битти явно не в порядке с головой и что он принадлежит к числу военных руководителей типа "оголтелых кавалеристов", которые не блещут глубиной или обширностью познаний, а вот Брок это действительно голова.

В течение последующих нескольких недель неприятности А. в Адмиралтействе были связаны с противоречиями между ним и Битти. который совершенно определенно слишком много

выбалтывает прессе о своем желании инициировать большую судостроительную программу. Адмирал Бентник (секретарь по делам флота у А.), который очень осторожен, полагает, что Битти никогда не был лоялен по отношению к кому бы то ни было. В отношении А. его манеры почти всегда отвратительны, грубы и почти что нарушают субординацию, но А. проявляет сверхчеловеческое терпение и отказывается предоставить ему открытый повод для ухода в отставку.

24 апреля 1921 г. Мы с А. "побывали в свете", отужинали с семейством Битти в имении Эшера, которое они сняли на сезон. Леди Битти сидела по одну сторону от А., а леди Лэсселс (племянница лорда Бальфура) - по другую. Леди Битти, как обычно, жаловалась А. С безапелляционностью и в совершенно шокирующем стиле: "Военные заслуги Дэвида остались непризнанными страной". Это выглядит несколько странно после того, как ему пожаловали графский титул, звание адмирала флота, орден Бани 1-й степени, орден "За заслуги" и сумму в 100 000 фунтов от парламента. Чего же он еще хочет - по-видимому, орден Подвязки, и если это так, то король совершенно справедливо отказался рассматривать этот вопрос".

По окончании войны британская военно-морская администрация столкнулась с массой проблем. На первый взгляд, положение Великобритании как великой морской державы казалось прочным и незыблемым. Разгром Германии и захват германского военного флота устранил самого грозного противника в борьбе за господство на морях. Британский флот насчитывал в тот момент около 1 300 боевых кораблей, суммарным тоннажем 3 250 000 т, что примерно было равно суммарному тоннажу военных флотов всех остальных стран вместе взятых. По основным классам боевых кораблей военный флот Великобритании насчитывал 42 дредноута и линейных крейсера, 28 линейных кораблей додредноутного типа, 4 авианосца, 120 крейсеров, 527 эсминцев и 147 подводных лодок. Личный состав британских военно-морских сил к моменту подписания перемирия насчитывал 438 000 матросов и офицеров. По военным программам морского строительства на британских верфях в различной стадии готовности находились еще 1 005 кораблей различных классов.

Но истощенной четырехлетней войной английской экономике было уже не по силам содержание такого чудовищного флота. Впрочем, в мирное время в таком количестве боевых кораблей не было необходимости. В составе флота числилось много устаревших кораблей, утративших свое военное значение. Согласно плану Адмиралтейства, подготовленному в июне 1919

г., в составе флота мирного времени сохранялось следующее количество кораблей основных классов: 33 дредноута, 8 линейных крейсеров, 60 легких крейсеров и 352 эсминца. Такой расклад был предложен адмиралом Сиднеем Фримантлом. Он по-прежнему верил в аксиому, что решающим орудием в борьбе за господство на море будут линейные корабли и что именно количеством линкоров будет измеряться морская мощь государств в послевоенном мире. В ответ на замечания критиков о возросшей роли подводных лодок, Фримантл указывал, что во время войны ни один английский или германский линкор не был потоплен торпедами.

Однако и такой флот был не по силам английской экономике. Общественное мнение также ожидало более радикальных сокращений военного флота и морского бюджета. Битти вынужден был подписать отправку на слом 38 линейных кораблей. В это число вошли не только все броненосцы додредноутного типа, но и несколько вполне современных дредноутов, еще не отслуживших свой срок. Вслед за ними отправились 2 броненосных крейсера, 87 легких крейсеров, большое количество миноносцев, подводных лодок и вспомогательных судов. К концу 1919г. было демобилизовано 13 600 офицеров и 202 000 матросов и старшин. Численность личного состава мирного времени была определена в 150 000 человек.

Работы по выполнению морских программ военного времени практически прекратились. Что касается тяжелых кораблей, то до конца войны была заложена только одна серия из 4 линейных крейсеров:

"Худ", "Хоу", "Родней" и "Энсон". Из них достраивался только "Худ". Спущенный на воду в 1918 г., он стал крупнейшим линейным кораблем британского флота 20-30 гг. и олицетворением британской морской мощи межвоенного времени. Стандартное водоизмещение "Худа" составило 41 200 т (полное, соответственно - 45 200 т), длина корпуса - 262 м. Силовая установка мощностью 144 000 л. с. позволяла ему развивать скорость до 31 уз. Главная артиллерия состояла из восьми 381-мм в четырех двухорудийных башнях.

Другой головной болью морского лорда стала гражданская война и интервенция в России. С первых же дней существования советской власти в России Адмиралтейство заняло однозначно антибольшевистскую позицию. Октябрьская революция лишила Англию самого сильного союзника на востоке, а принципы, провозглашенные большевиками, угрожали целостности и стабильности Британской империи, ее глобальным

стратегическим и экономическим интересам. Битти с первых же дней вступления в должность руководителя морской политики был настроен действовать решительно.

Особенно его беспокоила ситуация, складывавшаяся на Каспийском море: "В настоящее время положение Деникина на каспийском побережье очень серьезно. Он потерял Царицын и Кисловодск, и флот большевиков на Волге, как мне доложили 27 декабря, не продвинулся на юг только по причине нехватки топлива. Флот Деникина, сосредоточенный в Петровске, как сообщают, абсолютно не в состоянии дать отпор большевикам... Английский контроль над Каспийским морем будет совершенно необходимым условием для осуществления любой военной операции, которая может потребоваться для защиты Персии, Месопотамии или Индии, или для защиты закавказских республик, если большевики продолжат свое продвижение в южном направлении. В этих обстоятельствах Адмиралтейство считает крайне важным немедленное восстановление контроля над Каспийским морем. На наш взгляд, самым быстрым и наиболее эффективным способом достижения этого будет завладение всеми кораблями Деникина, какие он нам согласится передать, и укомплектование их английскими экипажами со Средиземноморского флота...".

Положение Врангеля Битти считал гораздо более прочным, но и ему он был готов помогать всеми доступными способами. В меморандуме, представленном Лонгу 5 августа 1920 г., первый морской лорд предлагал доставить морем любое количество солдат Врангеля в любую точку черноморского или азовского побережья и поддержать артиллерийским огнем высадку десанта. Битти также был готов силами флота подавить любые береговые батареи большевиков, а также оказать помощь белогвардейцам, если те вздумают вернуть Одессу. Балтика также не была оставлена в забвении: "Английские силы, как бы малы они ни были, должны оставаться в балтийских водах даже в течение зимы, поскольку они наверняка потребуются для защиты и оказания содействия прибалтийским государствам. Отказ в их просьбах неизбежно приведет к падению престижа Великобритании в глазах этих государств." Для операций в Балтийском море Битти считал достаточным 2 легких крейсера и 5 эсминцев.

Эти легкие силы под командованием контр-адмирала Уолтера Кауана, базировавшиеся на Копенгаген, вели активные действия против балтийского побережья России и красного Балтийского флота. Кауан был сподвижником Битти и в первые годы войны служил под его непосредственным началом в

качестве командира линейного крейсера "Принсес Ройял ". В наши задачи не входит анализ балтийских операций эскадры Кауана. Скажем только, что война против большевиков оказалась не таким простым делом, как это могло показаться Битти с самого начала. Дело было не только в потере современного эсминца и подводной лодки. Зимняя кампания 1919-1920 гг. на Балтике оказалась неимоверно тяжелой. Восемь месяцев беспрерывных вахт и тяжелейших походов оказались непосильным грузом для экипажей Кауана, чьи моральные и физические силы и без того были на пределе истощения после четырех лет войны с Германией. "Условия оказались гораздо хуже, чем сама война." Такие обстоятельства создавали благоприятную почву для большевистской пропаганды.

Первый морской лорд проявил крайнюю озабоченность падением морального духа экипажей на кораблях Кауана, подорванного задержкой демобилизации и пропагандой большевиков. Ситуация сложилась настолько серьезная, что в конце лета 1920 г. Битти счел уместным поставить в известность даже Ллойд Джорджа: "Дорогой премьер-министр. Сожалею, что пришлось испортить вам выходной неприятным чтением, но в последнее время дела приняли настолько серьезный оборот из-за активности советских делегатов, что я посчитал своей обязанностью написать вам и поставить вас в известность. Я полагаю, вы уже знаете из меморандума Адмиралтейства, что недавно два русских делегата Ротштейн и Милинсков (?!)[Это были Ф. А. Ротштейн и В. П. Милютин, направлявшиеся в Лондон проездом через Копенгаген - Д.Л.] пробрались на наш эсминец, готовящийся отбыть в Ревель, и выступали перед командой с пропагандой большевистских идей. Наши офицеры разведки доложили нам, что во всех военно-морских базах созданы "комитеты действий", которые прилагают огромные усилия по распространению большевизма не только среди матросов, но и среди офицеров...". Вскоре Битти своим приказом возвратил большую часть кораблей в воды метрополии и отозвал самого Кауана, хотя британское военное присутствие в Балтийском море продолжалось до 1921 г. Эвакуация английских сил из Архангельска, Мурманска, Баку и Владивостока к тому времени также завершилась.

Однако в первые два года на посту руководителя морской политики Империи Битти гораздо больше заботили проблемы дальнейшего развития флота и, прежде всего, судьба линейного корабля. Академик А. Н. Крылов, посетивший в то время Великобританию, вспоминал: "Тогда вся Англия была занята вопросом, строить ли только малые быстроходные суда или еще

дорогие броненосцы". Морские операции первой мировой войны и, прежде всего, возросшее значение морской авиации и подводных лодок дали повод некоторым специалистам поставить под сомнение боевую ценность линейных кораблей и целесообразность их дальнейшего строительства.

В США пропагандистом таких взглядов стал генерал Уильям Митчелл. После окончания войны он провел серию опытов с кораблями бывшего германского флота. Дредноут "Остфрисланд" был потоплен самолетами американской морской авиации за 4 минуты двумя 1 000-кг бомбами. Одна из них, упав недалеко от кормы корабля и взорвавшись под водой, произвела такой эффект, как если бы линкор подорвался на мощной морской мине.

Впоследствии опыты Митчелла были признаны ненаучными, поскольку они проводились в идеальных условиях: корабли-мишени буксировались на малой скорости, либо стояли неподвижно. После Вашингтонской конференции Митчелл проводил аналогичные опыты с новейшим американским линкором "Вашингтон", который подлежал уничтожению по "договору пяти держав". Бомбардировка этого корабля 800-кг бомбами не дала никакого результата. Линкор также выдержал 8 попаданий современными торпедами. Его потопили только после обстрела эскадрой линейных кораблей, добившихся 14 попаданий 356-мм снарядами. Таким образом, опыты Митчелла были опровергнуты им самим, и линкор еще долгое время продолжал оставаться главной силой военных флотов ведущих морских держав.

Однако поначалу эксперименты американского генерала произвели большое впечатление в США и за их пределами. В декабре 1920 г. в Великобритании была создана специальная государственная комиссия под председательством Эндрю Бонар Лоу, лидера консерваторов и будущего премьер-министра, для рассмотрения вопроса о целесообразности дальнейшего строительства линкоров. В комиссию также вошли У. Черчилль, У. Лонг, Э. Геддес, Р. Хорн и Битти, причем не в качестве профессионального советника при Лонге, а как полноправный участник. Впервые ему пришлось вести длительные дискуссии с политиками самого высокого ранга, одному против всех, поскольку Лонг по причине слабости здоровья пропустил большинство заседаний. Битти проявил себя незаурядным полемистом и в конечном итоге добился своего, навязав комиссии точку зрения Адмиралтейства.

Битти, конечно, был далек от таких консервативно-экстремистских взглядов, которые отстаивал Фримантл. Но

первый морской лорд был убежден, что линейному кораблю еще предстоит проявить себя в войнах будущего и что потенциал этого класса боевых кораблей далеко не исчерпан, о чем свидетельствовал его меморандум от 14 декабря 1920 г. При этом Битти отдавал себе отчет, что новые реалии существенно изменили структуру военно-морских сил. Если в начале XX века эскадренные броненосцы в составе военных флотов ведущих морских держав исчислялись десятками, то в 20-х гг. такого количества линкоров не могли себе позволить даже самые богатые и процветающие страны. Это и неудивительно. Если стоимость строительства "Дредноута" обошлась британской казне в 1,8 млн. ф. ст., то более чем в 2 раза превосходивший его своими размерами "Худ" "потянул" на 12 000 000 млн. ф. ст. 10 ноября 1920 г. Битти имел продолжительную беседу с Гербертом Ричмондом и попросил его представить письменно свои соображения о будущей роли линейного корабля.

Ричмонд очень оперативно подготовил меморандум и снабдил первого морского лорда дополнительными аргументами: "Тактические приемы по использованию флота в 1916г. уже не годятся для года 1920-го, и тем более для 1930-го. Флот в дальнейшем должен состоять всего из нескольких линейных кораблей и большого количества крейсеров. Предполагать, что мы собираемся иметь в составе флота 30 или более линкоров, стоимостью 8 млн. фунтов каждый, значит исходить из представления, будто у нации бездонные кошельки, а ведь это далеко не так. Нам следует рассчитывать на компактное соединение линейных кораблей как ядро с окружением из малых судов. Тактика примет совершенно другие формы. Компактные соединения тяжелых кораблей сделают торпедную атаку совершенно другим делом. ... Я напомнил Битти о Наполеоне, который сказал о необходимости менять тактику каждые десять лет. Это действительно так."

И все же Битти стоило большого труда преодолеть предубеждения политиков и общественное мнение против линейных кораблей. Позднее адмирал признался Леопольду Эмери, что во многом был повинен в исходе Ютландского сражения. Если бы 1 июня 1916 г. германский флот был бы потоплен, военно-морское ведомство не подверглось бы таким нападкам в начале 20-х гг. С инакомыслием внутри военно-морского ведомства первый морской лорд боролся бескомпромиссно. Когда отставной адмирал Перси Скотт опубликовал в "Тайме" открытое письмо, в котором доказывал обреченность линейного корабля, Битти даже хотел лишить его пенсии: "В общем-то говоря, все они (члены комиссии Бонар Лоу. - Д. Л.) склонны поддерживать точку зрения Адмиралтейства, и я думаю, все будет в порядке. Перси Скотт вызвал у них большое возмущение. Его письмо в "Тайме" просто чудовищно, и я не поручусь, что оно не повлечет дисциплинарных воздействий со стороны Адмиралтейства; я займусь этим делом и выясню, существует ли прецедент для исключения его из списка отставников с лишением пенсии".

Но самые сложные проблемы перед британским военно-морским ведомством 20-х гг. стояли именно в области стратегии и дипломатии. Едва успев отстоять свои позиции ведущей морской державы в войне с Германией, Англия столкнулась с вызовом со стороны США и Японии. На протяжении предшествующих столетий Великобритании для сохранения позиций ведущей морской державы было достаточно концентрировать свои флоты в европейских водах и блокировать морскую торговлю и военные корабли противника в его же

портах. Так были последовательно побеждены Испания, Голландия, Франция и, наконец, Германия. В 20-х гг. XX в. впервые в своей истории Англии пришлось иметь дело с соперниками, флоты которых были сосредоточены за пределами европейских вод и отделены от Британских островов тысячами миль океанских просторов. Геополитическое и стратегическое положение новых потенциальных противников ставило перед англичанами задачи совсем другого масштаба и характера.

Выше уже говорилось о тех усилиях, которые были предприняты американцами по наращиванию своей морской мощи. Прогресс японских военно-морских сил был не менее впечатляющим. Накануне первой мировой войны, создавая дредноутный флот, японцы в очередной раз обратились за содействием к своему главному союзнику - Великобритании. Проект японского линейного крейсера разрабатывался фирмой "Виккерс" с учетом всех новейших технических решений, применявшихся тогда в британском флоте. "Конго" к моменту вступления в строй в 1913 г. оказался более мощной боевой единицей, чем "Лайон", на основе которого он создавался. Он имел полное водоизмещение 32 000 т, став на некоторое время крупнейшим военным кораблем в мире. Турбина, мощностью 64 000 л. с., позволяла ему развивать скорость хода до 27,5 узлов. Компоновка орудий главного калибра была такой же, как у его английского прототипа. Но там, где у "Лайона" стояли 343-мм пушки, у "Конго" были 356-мм, дальность стрельбы которых ограничивалась лишь видимостью горизонта. Однотипные "Харуна", "Хией", и "Кирисима" строились уже на японских верфях и вошли в состав флота в 1915г.

Теперь эту четверку необходимо было дополнить соответствующими линейными кораблями. Проект "Конго" оказался неисчерпаемым источником вдохновения для японцев, которые на его основе хорошими темпами разработали весьма приличный линейный корабль. Он имел на вооружении все те же 14-дюймовые пушки, но за счет снижения скорости их число увеличилось с 8 до 12 (в шести двухорудийных башнях), а толщину броневого пояса удалось довести до 305 мм. Полное водоизмещение "Фусо" и "Ямасиро" приблизилось уже к 35 000 т. Императорский флот получил пару очень сильных линкоров. Не успели корпуса "Фусо" и "Ямасиро" сойти на воду, как на стапелях фирм "Кавасаки" и "Мицубиси" состоялась закладка килей следующей пары линкоров. "Исэ" и "Хиуга" несли так же, как и их предшественники, двенадцать 356-мм орудий в спаренных установках, правда, теперь расположенных несколько по-иному - парами, что облегчило управление огнем и позволило более

компактно разместить погреба боезапаса. Вместо традиционных 152-мм пушек вспомогательной артиллерии их вооружили более современными 140-мм. "Исэ" и "Хиуга" имели также более обширную площадь главного броневого пояса и были на 1 000 т тяжелее своих предшественников.

Эти корабли еще несли на себе заметный отпечаток британского влияния. Зато следующую пару линкоров можно назвать полностью японскими кораблями. Проект создавался талантливым японским конструктором капитаном 1 ранга Хирагой с "чистого листа". Расположение главной артиллерии было таким же, как на европейских линкорах типа "Байерн" или типа "Куин Элизабет": восемь орудий в четырех двухорудийных линейно возвышенных башнях в диаметральной плоскости корабля. "Нагато" и "Мутсу" стали первыми в мире линкорами, вооруженными 406-мм орудиями.

Сохранив типичное для "европейцев" размещение главной артиллерии, новые сверхдредноуты получили традиционный японский силуэт: красиво изогнутый нос и необычную фок-мачту. "Нагато" и "Мутсу" оказались уникальными кораблями, в которых редкостно сочетались основательное бронирование и высокая скорость хода. В 1920 г. на ходовых испытаниях "Нагато" легко показал 26,7 узла - ход, приличный и для линейного крейсера. Даже "быстроходный дивизион" линкоров типа "Куин Элизабет" уступал японцам в скорости не менее 2 узлов. Самое удивительное, что этот показатель удалось сохранить в тайне. Вплоть до конца второй мировой войны во всех справочниках утверждалось, что максимальная скорость "Нагато" не превышает 23 узлов.

Имея десятку таких линкоров, а также отличные крейсера, эсминцы и подводные лодки, японский императорский флот был готов потягаться за господство в западной части Тихого океана с любым потенциальным противником. И хотя Англия и Япония продолжали оставаться союзниками, такое усиление японской морской мощи начало вселять тревогу в сердца английских адмиралов. 9 декабря 1920 г. Битти писал Лонгу:" Я пересылаю вам документ, свидетельствующий, что японские заказы "Виккерсу" уже перекрывают половину его мощностей по производству броневых плит на следующий год, что серьезно скажется на скорости сооружения наших кораблей. Пока мы выясняем отношения друг с другом, джепы действуют."

Формирование новых направлений морской стратегии и дипломатии, а также расширение участия доминионов в развитии военного флота империи, британское Адмиралтейство связывало с миссией адмирала Джеллико. В феврале 1919 г. он отбыл в

длительный вояж на линейном крейсере "Нью Зеланд" ,в ходе которого посетил Индию, Австралию, Новую Зеландию и Канаду. Концепция Джеллико сводилась к тому, что главным элементом морской стратегии Британской империи должна стать безопасность океанских коммуникаций. Это жизненно важно для самого существования Империи. Для обеспечения безопасности имперских морских коммуникаций, писал Джеллико, требуется "сохранение британского морского превосходства", необходимо удержание первенства Великобритании на морях".

В ходе своей поездки Джеллико пришел к выводу ,что отныне наиболее вероятным противником Великобритании станут не США, а Япония. Только Япония способна нанести серьезный ущерб интересам Великобритании в Восточной Азии и на Тихом океане. Рано или поздно интересы двух держав в этих регионах неизбежно столкнутся и наиболее затронутыми конфликтами будут Индия и Австралия. Джеллико отмечал, что уже во время первой мировой войны отношения между Великобританией и Японией "характеризовались взаимным недоверием", и поэтому, подчеркивал он, "было бы очень неразумно полагаться только на англо-японский союз".

Джеллико наметил широкую программу усиления морских сил Великобритании на Дальнем Востоке и в Юго-Восточной Азии. По его мнению, новая британская морская стратегия должна была выразиться: 1) в создании сильного флота на Дальнем Востоке, сопоставимого с флотами других держав в этом регионе; 2) в укреплении Сингапура и Гонконга против возможной атаки линейных кораблей; 3) в создании мощных военно-морских баз на австралийском побережье и их укреплении.

Дальневосточный флот, по расчетам Джеллико, должен был состоять из 8 линкоров, 8 линейных крейсеров, 10 легких крейсеров, 43 современных лидеров и эсминцев, 12 эскадренных тральщиков и 1 минного заградителя. "Вклад" Австралии должен был составить 2 линейных крейсера, 8 легких крейсеров, 12 эсминцев, 1 авианосец и 8 подводных лодок. На долю Новой Зеландии в расчетах Джеллико приходилось 3 легких крейсера и 6 подводных лодок. Канаде предлагалось создать соединение легких крейсеров для охраны тихоокеанского побережья, а Индия должна была выплатить средства на строительство 5 легких крейсеров и 6 подводных лодок. Расходы на содержание общеимперского флота предполагалось распределить следующим образом: Великобритания - 75%, Австралия - 20%, Новая Зеландия - 5%.

Таким образом, одна из целей Джеллико сводилась к тому,

чтобы переложить на доминионы определенную часть расходов по развитию военно-морских сил Империи, при сохранении командования в руках британского Адмиралтейства. Однако миссия Джеллико не увенчалась успехом и, по его собственным словам, получилась чисто агитационной. Власти доминионов уклонились от обсуждения вопроса об увеличении их вклада в расходы на строительство военно-морского флота. Характерно, что Джеллико не был принят премьер-министром ни в одном из тех доминионов, которые он посетил, а его намечавшийся первоначально визит в Южно-Африканский Союз вообще был отменен по настоянию властей доминиона. И хотя Адмиралтейство настойчиво добивалось обсуждения правительствами доминионов выводов и предложений Джеллико, ничего реального из этого не вышло.

Лондону пришлось принять к сведению откровенное нежелание властей доминионов идти на увеличение своего вклада в дело обороны Империи и сделать из этого соответствующие выводы. "Это самым существенным образом, хотя и не сразу, сказалось на подходе британского руководства к проблеме ограничения морских вооружений и, прежде всего, к вопросу о судьбе англо-японского союза." Как считает английский историк Ян Ниш, стоимость проекта Джеллико настолько выходила за пределы финансовых и экономических возможностей Великобритании, что даже в случае согласия доминионов внести свои посильные вклады, из этого все равно ничего не вышло бы.

В связи с вышеизложенным становится понятным, почему, несмотря на недовольство значительной части английских деловых кругов расширением экспансии Японии в Китае и Юго-Восточной Азии, в правительственных кабинетах Великобритании считали желательным сохранить в той или иной форме англо-японский союз. Особенно активно за возобновление союза выступали английские дипломаты, обеспокоенные слабостью военно-морских позиций Англии на Тихом океане. Форин Оффис представил кабинету пространный меморандум, в котором, в частности, говорилось: "Ослабление позиций Империи в Тихоокеанском регионе делает в высшей степени желательным сохранение дружественного отношения со стороны Японии. Если союз не будет возобновлен, мы окажемся в этом регионе один на один с подозрительной, а возможно, и враждебной Японией, что причинит нам огромное беспокойство в Индии, Китае и на Дальнем Востоке в целом". Английские представители в Японии Ф. Тилли и Р. Олстон были убеждены, что в случае отказа от возобновления союза "существует опасность, что Япония, оставшаяся в одиночестве, быстро попадет в объятия России или

Германии". Тилли полагал, что англо-японский союз единственная альтернатива укрепить позиции Великобритании на Дальнем Востоке, поскольку "практическое достижение англоамериканского согласия чрезвычайно трудно".

Обострение американо-японского соперничества заставляло правительственные круги Японии также выступать в пользу продления союза с Англией. Британский посол в Токио Олстон писал министру иностранных дел Дж. II. Керзону 7 января 1920 г., что "исход войны, события на мирной конференции и позиция относительно них, высказанная в речах в сенате Соединенных Штатов, - все это содействовало убеждению японского народа в важности англо-японского союза". За продление союза выступали и военно-морские круги Японии, причем часть их представителей высказывалась за придание ему открыто выраженной антиамериканской направленности.

Таким образом, для возобновления англо-японского союза существовали очень серьезные основания, среди которых не последнюю роль сыграло соображение, что до тех пор, пока Япония будет союзником, она не будет противником. Однако возобновление англо-японского союза влекло за собой ухудшение отношений с Америкой.

В этом не было ничего удивительного. В 1920 г. военно-морской департамент США пришел к выводу, что американские интересы в Азии невозможно сохранить, не прибегая к конфликту с Японией. В этих условиях англо-японский союз превращался для США в настоящую анафему. Существование англо-японского союза было одним из источников роста антианглийских настроений в США после первой мировой войны. В конгрессе, в американских газетах и журналах, в публицистической литературе неоднократно указывалось, что Япония сумела укрепиться в Китае и на Тихом океане в огромной степени благодаря союзу с Англией. Англо-японский союз нейтрализовывал Великобританию как противовес японской экспансии; он обязывал Англию поддерживать Японию против любой третьей державы, даже если бы этой державой была Америка. Согласно мнению американских военно-морских экспертов, все эти факты говорили за то, чтобы США как можно скорее приступили к сооружению такого военного флота, который можно было бы противопоставить объединенным силам английского и японского флотов. Многие американские специалисты считали, что при необходимости США могли бы выиграть гонку вооружений даже в условиях объединенных усилий Англии и Японии, направленных против Америки.

Однако нам представляется, что задача оказалась бы

проблематичной и труднодостижимой даже для такой экономически мощной державы, какими были Соединенные Штаты. В 1920/21 финансовом году в Японии приступили к выполнению новой морской программы (знаменитая программа 8:8). Английский военно-морской атташе в Токио контр-адмирал Р. Лей докладывал, что завершение новой японской морской программы к 1927-1928 гг. даст японскому флоту 8 новых линкоров, 8 линейных крейсеров, 22 легких крейсера, 77 эсминцев и 80 подводных лодок. Каждый из этих кораблей имел бы срок службы не более 8 лет. Японские тяжелые корабли, предусмотренные новой программой, - линкоры типа "Тоса" (водоизмещение - 39 000 т., десять - 406-мм орудий) и линейные крейсера типа "Акаги" (водоизмещение 43 000 т., восемь 406-мм орудий), - были сопоставимы с лучшими линкорами, проектируемыми в США.

В отличие от современных ей адмиралов и позднейших военно-морских теоретиков, республиканская администрация Уоррена Гардинга реально смотрела на положение вещей и потому предпочла использовать дипломатические методы для решения проблемы морских вооружений. У США было достаточно рычагов для оказания давления на Великобританию, чтобы принудить ее отказаться от союза с Японией. Этими рычагами были финансовый (межсоюзнические военные долги) и угроза неограниченного строительства военных кораблей. В июне 1921 г. госсекретарь США Чарльз Эванс Хьюз имел продолжительную беседу с английским послом Окландом Геддесом, в которой очень жестко определил позицию своей страны по отношению к англо-японскому союзу.

В результате Англия оказалась перед трудным выбором: либо возобновить союз с Японией и тем самым открыто противопоставить себя Америке, либо пойти на разрыв со своей старой союзницей и за счет этого попытаться найти компромисс с США. Англо-японский союз стал предметом жарких дискуссий на Имперской конференции, проходившей в Лондоне в июне - июле 1921 г. Премьер-министр Канады Артур Мейген требовал безоговорочной переориентации на Вашингтон и предлагал заменить англо-японский союз многосторонним соглашением с участием США. Его главными оппонентами выступили премьер-министр Австралии У. М. Хьюз и премьер-министр Новой Зеландии У. Ф. Мэсси, которые опасались за безопасность своих стран в случае обострения отношений с Японией. Дискуссия зашла в тупик. Слово было за военными экспертами.

4 января 1921 г. генеральный морской штаб представил Битти общие наброски стратегического плана на случай войны с

Японией. Прогноз на случай конфликта со Страной Восходящего солнца выглядел вполне оптимистично. Выступление Битти перед главами делегаций на Имперской конференции 1921 г. основывалось именно на упомянутой стратегической разработке. Первый морской лорд поспешил успокоить делегатов конференции, заявив, что потенциальная угроза для Индии, Австралии и Новой Зеландии со стороны Японии не так страшна, как может показаться на первый взгляд. Максимум, что успеют сделать японцы, развязав войну на Тихом океане, это захват Гонконга. Они, конечно, могут попытаться неожиданным ударом захватить и Сингапур, но это маловероятно. Для полного господства в этих водах Японии будет отпущен слишком короткий промежуток времени, в течение которого она едва ли решится отправить морем значительные армейские контингенты за 4 000 миль от главных баз.

Что касается британского флота, то его главные силы прибудут из метрополии и Средиземного моря в Сингапур в самые сжатые сроки. Кратчайший путь полностью обеспечен стоянками, ремонтной базой и топливом. При условии прочного удержания Сингапура непосредственная угроза для Австралии и Новой Зеландии практически снимается. Дальнейшая война против Островной Империи в описании Битти выглядела "делом техники". Океанские коммуникации Японии будут полностью перерезаны, а перевозки через Желтое и Японское моря станут весьма проблематичными. Единственными портами, откуда японцы смогут добывать сырье и пропитание, останутся Пусан и Владивосток. В конечном итоге Япония не сможет продолжать войну и Британия станет "твердой ногой" на Тихом океане.

Таким образом, выступление первого морского лорда на Имперской конференции 1921 г. не в последнюю очередь способствовало сравнительно легкому отказу руководителей метрополии и доминионов от англо-японского союза. Судьба союза была предрешена еще до Вашингтонской конференции 1921-1922 гг., а "договор четырех держав", который его заменил, лишь зафиксировал решение, принятое ранее. Итоги Имперской конференции вызвали в Японии чувство горечи и недовольства. В мемуарах английского военного инструктора в Японии Малькольма Кеннеди приводится отрывок из его беседы с японским генералом Итами вскоре после того, как стало известно решение Уайтхолла не возобновлять англо- японский союз. Итами, в частности, сказал: "Я понимаю ваши чувства и ценю их... Но вам, англичанам, еще раз предстоит убедиться, какую ошибку вы сделали. Вы думаете, что американцы будут так довольны, что аннулируют ваши военные долги. Но они этого не сделают, я

уверен, что они этого не сделают...". Предсказания Итами сбылись очень быстро. Как только правительство США убедилось в серьезности намерений Великобритании отказаться от союза с Японией и признать паритет с США в области линейного флота, американцы могли считать свою цель достигнутой. "Конгресс, - писал американский историк Роберт Дайер, - едва дождавшись отбытия британской делегации на родину по окончании Вашингтонской конференции, тут же принял билль о взыскании военных долгов в полном объеме и создал специальную комиссию, которая должна была контролировать его осуществление".

Как бы то ни было, англичане пожертвовали своим союзом с Японией. В новейших исследованиях английских и канадских историков этот факт трактуется как самая тяжелая потеря, самая большая цена, которую Великобритании пришлось заплатить за успех Вашингтонской конференции 1921-1922 гг. С тех пор две островные империи перестали быть союзниками, а вскоре превратились в противников. Жалкий эрзац "договора четырех держав" не мог ни от кого скрыть полной перемены в политико-дипломатической и стратегической обстановке в западной части Тихого океана. А в 1941-1942 гг. японский императорский флот показал себя грозным и безжалостным противником и, сражаясь даже против объединенных морских сил Великобритании и США, добился гораздо больших успехов, чем те, которые отвел ему Битти и английский морской штаб в 1921 г.

Тогда Битти, конечно, не мог всего этого предвидеть. И все же возникает вопрос: почему первый морской лорд избрал именно такой путь. В Адмиралтействе начала 20-х гг. также не было единства мнений относительно приоритетов послевоенной морской стратегии. Как уже говорилось, Джеллико считал главным потенциальным противником Японию. Однако большинство власть придержащих в военно-морском ведомстве, включая морского министра, склонялось к другой точке зрения. Еще летом 1919 г. Лонг писал: "...Есть мнение, что в настоящее время Япония может быть сброшена со счетов как в качестве индивидуального оппонента, так и в качестве партнера в любой возможной комбинации, направленной против нас. Что касается Соединенных Штатов, то здесь ситуация сложная. ...Очевидно, что если США выполнят свою программу 1916г., даже отказавшись от дополнительной (новой) программы, в 1923-1924 гг. между нами будет слишком маленький разрыв, а некоторые из их кораблей будут превосходить наши по боевой мощи. Очевидно также, что новая организация флота США предусматривает содержание 18 линейных кораблей дредноутного типа и 11 додредноутного с

полным комплектом экипажей в состоянии сиюминутной готовности, в то время как Адмиралтейство предлагает держать 21 дредноут и линейный крейсер полностью укомплектован ными. Также известно, что личный состав военно-морских сил США достигнет к 1920 г. 171 000 человек". Антиамериканские настроения британских адмиралов вовсе не были беспочвенными и зрели уже давно.

Рост военного флота США в последние два десятилетия XIX в. был даже более впечатляющим, чем прогресс германской военной мощи. В 1890 г. в составе американских морских сил не было ни одного океанского эскадренного броненосца. Спустя полтора десятилетия США располагали уже 24 такими кораблями, как в составе флота, так и строящимися, т. е. больше, чем имелось у Германии. К 1907 г. суммарный тоннаж военного флота США превысил суммарный тоннаж германского флота, и "Джейн'з Файтинг Шипе" впервые безоговорочно отвел ему второе место в мире.

Автор этой монографии далек от намерения утверждать вслед за некоторыми американскими историками, будто морская стратегия США конца XIX - начала XX вв., в отличие от "теории риска" фон Тирпица, не была столь амбициозной и не носила столь ярко выраженной антианглийской направленности. Характер американского вызова был практически идентичен германскому. Начнем с того, что для Тирпица и всех немецких ультра-маринистов начала века настольными книгами были труды А. Т. Мэхена, и именно идеи Мэхена лежали в основе американской морской политики конца XIX - первой трети XX в.

Морская стратегия США также, как и морская стратегия Германии, носила прежде всего антианглийскую направленность. Как и немцы, американцы стремились принудить Великобританию к уступкам путем создания такого флота, столкновение с которым для англичан станет рискованным. Стратегические идеи Мэхена и Тирпица имеют поразительное сходство. В начале XX в. американцы также считали, что им нет нужды создавать флот "такой же большой, как и английский", в случае военного конфликта Англия все равно будет не в состоянии сосредоточить против США все силы своего громадного флота. По подсчетам Альфреда Мэхена для успешной морской войны против побережья Соединенных Штатов англичанам пришлось бы сосредоточить в Западном полушарии не менее 30 линейных кораблей. "Но как долго, - вопрошал американский адмирал, - сможет Англия обходиться без этого количества, не утратив своих позиций в Европе"?

Первой реакцией Лондона на усиление американской

морской мощи было стремление разрешить противоречия путем уступок и дипломатических переговоров. Начиная с 1896 г. Великобритании пришлось поступиться в Западном полушарии целым рядом своих стратегических преимуществ под давлением США. В начале XX в. Англия не приняла "американский вызов" по ряду причин. Во-первых, готовность адекватно отреагировать на военно-морские амбиции США означала готовность взвалить на экономику Великобритании непосильные расходы. Для этого потребовалось бы создание первоклассных морских баз в Западном полушарии (в Карибском бассейне, на тихоокеанском и атлантическом побережье Канады) и содержание в этих водах военного флота, как минимум эквивалентного американскому. Целесообразность таких затрат едва ли была оправдана. США отделены от Англии огромным водным пространством, и их военный флот, в том виде, в каком он существовал в начале XX в.. не мог представлять непосредственной угрозы Великобритании. Более того. Британская империя была попросту не в состоянии огветить на '"американский вызов" перед лицом растущей германской угрозы. В начале XX в. усилия США по наращиванию своей морской мощи прошли для англичан незамеченными. Английский военно-морской обозреватель П. Хислам писал в 1907 г.: "Подъем Соединенных Штатов на второе место среди великих морских держав мира, относительный упадок военного флота наших друзей-французов, подавляющее превосходство японской морской мощи на Тихом океане - все это проходит практически незамеченным не только для "человека с улицы", но и для людей, облеченных властью. Для большинства обитателей наших островов сегодня существует только одна морская держава - Германия, только один военный флот, достойный внимания, - Активе Шлахтфлотте и только одно возможное поле морского конфликта - Северное море".

Лишь с устранением Германии в качестве главного соперника на морях англо-американские морские противоречия выступили на первый план. Теперь США претендовали уже на паритет военных флотов. Долгое время сдерживаемое раздражение английских адмиралов выплеснулось наружу. Адмирал Роджер Кейс писал Черчиллю: "Если мы когда-нибудь будем воевать, а Америка будет нейтральной, и американский флот, настоящий или будущий, возьмется силой отстоять свою торговлю и свободу морей для нейтралов, я молю господа, чтобы у правительства тех дней достало выдержки отвергнуть их притязания и позволить британскому флоту решить эту проблему. Ничто в мире не доставит мне большего удовольствия, чем командовать этой операцией."

Битти, конечно, не принадлежал к числу экстремистов вроде Кейса, но он и его подчиненные в 1919-1921 гг. напряженно работали над проблемой, что противопоставить "вызову" американской морской мощи. Еще в годы первой мировой войны Битти имел возможность непосредственно познакомиться с качеством боевой выучки американских моряков, а также сильными и слабыми сторонами американских военных кораблей. Американская эскадра линейных кораблей, включенная в состав Гранд Флита с декабря 1917 г., считалась лучшим боевым соединением флота США. Битти признавал, что американцы "сообразительны и быстро учатся", но в целом был невысокого мнения о боевых качествах союзников. По свидетельству адмирала Сиднея Фримантла, даже в июне 1918 г., после полугодичного пребывания американских кораблей в составе британского флота, Битти был склонен расценивать их скорее "как обузу для Гранд Флита". "По качеству боевой выучки они так и не поднялись до того уровня, который позволил бы им считаться эквивалентными английским дредноутам, хотя по политическим причинам он (Битти - Д. Л.) признавал необходимость совместных выходов в море". Их артиллерийская подготовка и сигнальная система "находились в плачевном состоянии и производили удручающее впечатление".

Сравнение между английскими и американскими линкорами проводилось задолго до того, как эскадра Хью Родмана прибыла в Скапа-Флоу. Английские корабли имели качественное превосходство по конструкции корпусов и надстроек, системам централизованного управления артиллерийским огнем и размещении артиллерии главного и вспомогательного калибров. Британский флот отличали прекрасно организованная штабная работа, выучка плавсостава и узкая специализация морских офицеров, в то время как их американские коллеги демонстрировали большую широту кругозора и, соответственно, поверхностность знаний. В целом, американская сторона могла констатировать только два несомненных преимущества своих дредноутов: они имели более комфортабельные условия обитания для команд и могли обходиться без профилактического ремонта в течение более длительного срока.

Следует учесть, что линкоры считались самой сильной стороной флота США. Конструктивные же особенности американских крейсеров, эсминцев и подводных лодок времен первой мировой войны оставляли желать много лучшего. Они по всем показателям далеко уступали английским кораблям аналогичных классов. Английские адмиралы и офицеры, служившие на кораблях, базировавшихся на Куинстаун, имели

возможность оценить боевые качества легких сил американского флота. Помимо всего прочего, военный флот США на протяжении первой трети XX в. испытывал хронический недостаток обученных кадров. Даже во время войны, в сущности, только эскадра линейных кораблей Родмана, направленная в Северное море, была полностью укомплектована экипажами по табелям военного времени.

Все перечисленные обстоятельства были прекрасно известны в британском Адмиралтействе и приняты во внимание в стратегическом планировании. К январю 1921 г. был готов план морской войны против Соединенных Штатов, разработанный Гербертом Ричмондом. Заключение автора стратегической разработки гласило: "Таким образом, я считаю, что соединения тяжелых кораблей, которыми мы в настоящее время располагаем, при умном и стратегически грамотном использовании позволит не только обеспечить эффективную защиту наших позиций, но и перенести войну на территорию противника". Адмирал Джеллико считал, что для ведения успешной морской войны против Америки Англии будет достаточно иметь линейный флот в количестве 70% от числа линкоров в составе флота США.

К 1920 г. в Адмиралтействе окончательно пришли к выводу, что Англии достаточно иметь паритет с США по линкорам и линейным крейсерам, чтобы сохранить свои позиции на морях незыблемыми. Великобритания имела после войны самый могучий военный флот, отлично сбалансированный и укомплектованный экипажами, имевшими огромный боевой опыт.

Англия располагала крупнейшим в мире торговым флотом и сетью военно-морских баз, отлично оборудованных и разбросанных по всем континентам. В этих условиях крайне желательным было сохранить паритет сил и избежать изнурительной гонки вооружений с Соединенными Штатами. Именно такую задачу ставил перед собой Битти, отправляясь в составе английской делегации на Вашингтонскую конференцию.

Теперь настало время перейти к анализу "договора пяти держав" по ограничению морских вооружений, подписанному на Вашингтонской конференции, который оказал глубокое влияние на всю последующую морскую политику Великобритании.

Англо-американская историография склонна расценивать Вашингтонскую конференцию в качестве одного из важнейших событий современной истории. Американский историк Мэри Клачко в своей докторской диссертации, защищенной в Колумбийском университете в 1962 г., утверждает, что вашингтонские ограничительные соглашения по морским вооружениям положили предел англо-американскому морскому

соперничеству. Позднее этот тезис повторил на страницах своей монографии профессор Итан Эллис. В работе Кристофера Холла "Великобритания, Америка и контроль над вооружениями. 1921-1937" (1987 г.) вашингтонский "договор пяти держав" расценивается как "единственный в истории договор по ограничению вооружений, который привел к значительному их сокращению".

Но главное заключалось не в этих частностях. "Договор пяти держав" ознаменовал, по мнению английского историка Х. К. Аллена, совершенно новую эпоху в истории. Великобритания "добровольно передала трезубец своим англосаксонским собратьям за океаном". "Можно смело утверждать, - пишет Аллен, - что, если бы это была любая другая держава, а не Америка, ей пришлось бы сражаться за морское превосходство и эта борьба была бы длительной и жестокой". По данному положению подавляющее большинство английских и американских историков проявили завидное единодушие. Правда, некоторые из них, как У. Брэйстед и К. Барнетт, принимали его с той оговоркой, что передача "трезубца Нептуна" была не "добровольной", а вынужденной.

Однако введенные за последнее время в научный оборот некоторые документы британского Адмиралтейства позволяют под другим углом взглянуть на результаты "договора пяти держав" и внести существенные коррективы в традиционные взгляды предшествующих историков, а некоторые тезисы полностью опровергнуть.

Английскую делегацию, отправлявшуюся на Вашингтонскую конференцию, возглавил Артур Бальфур. В состав делегации вошли также морской министр Артур Ли и посол Великобритании в США Окланд Геддес. Поскольку американская сторона настаивала на том, чтобы полномочия на ведение переговоров были только у гражданских политиков, Битти и Чэтфилд прибыли в Вашингтон на правах главных профессиональных советников в составе "военно-морской секции английской делегации". Впоследствии в американской историографии получил широкое хождение тезис, что политики обеих стран твердо взяли дело выработки соглашений в свои руки и сломили все попытки адмиралов отстоять свои дредноуты от радикальных сокращений. Данное утверждение вполне справедливо в отношении США, где госсекретарь Ч. Э Хьюз полностью контролировал ситуацию и успешно пресек все попытки военно-морского департамента фрондировать против переговоров или внести изменения в положения договора.

В отношении британской делегации эта точка зрения не

выдерживает критики. Битти был слишком авторитетной фигурой и сильной личностью, чтобы его можно было игнорировать. Документы британского Адмиралтейства, открытые в недавнее время, свидетельствуют, что первый морской лорд принимал самое активное участие не только в выработке соглашений в Вашингтоне, но и в отборе кандидатур военных и политиков в состав английской делегации. Накануне отбытия в США адмирал писал: "Нам предоставлено слово в формировании делегации, отправляющейся в США,... и я не собираюсь играть вторую скрипку за Артуром Ли или кем-либо еще, за исключением премьер-министра". Битти отбыл в США на месяц раньше остальных делегатов, поскольку получил персональное приглашение Американского легиона совершить тур по стране. Не удивительно, ведь он был одним из самых известных боевых адмиралов первой мировой войны. До начала конференции первый морской лорд совершил триумфальную поездку по Америке. По прибытии в столицу США он удостоился аудиенции у американского президента. До Белого Дома адмирала сопровождал почетный кавалерийский эскорт. Затем первый морской лорд проследовал в Нью-Йорк. Здесь в его честь американские адмиралы и морские офицеры, служившие в составе Гранд Флита в годы войны, дали грандиозный банкет. Ему также пришлось принять участие и в других банкетах, обедах и официальных приемах, данных в его честь и в честь маршала Фоша. Битти также удостоился звания почетного гражданина города Нью-Йорка. Затем он побывал в Чикаго, Филадельфии и Канзас-Сити.

После этого кому-то в Лондоне пришла в голову идея возложить орден "Крест Виктории" к могиле неизвестного солдата на Национальном кладбище в Арлингтоне, штат Виргиния. Битти был сочтен самой подходящей персоной для выполнения этой ответственной миссии, "поскольку он командовал английским флотом, участвовавшим в этой войне", и к тому же в качестве адмирала флота являлся "особой, приближенной к суверену". 12 ноября Битти смог отчитаться о выполнении своей миссии перед королем: "Сэр, имею честь сообщить Вашему Величеству, что в соответствии с полученными инструкциями вчера я украсил усыпальницу Неизвестного Солдата "Крестом Виктории". С прибытием в Соединенные Штаты все мое время было занято переездами, поглощением обедов и произнесением речей. Прием, оказанный мне как представителю военного флота Вашего Величества, был действительно очень теплым и искренним, и чем дальше на Запад мы продвигались, тем больше убеждались в той высокой оценке, которую они придают вкладу нашего флота не

только в спасение Британской Империи, но и всего мира в целом. После путешествия по Среднему Западу я вернулся в Вашингтон и готовился к конференции. Нынешним утром она открылась обращением президента и речью мистера Хъюза. Последний своими далеко идущими предложениями застал врасплох многих, не исключая американскую военно-морскую клику. У многих они, конечно же, оставили чувство глубокого удовлетворения. В принципе, они могут быть приняты, но самую главную трудность будет представлять 10-летний перерыв в строительстве тяжелых кораблей. Мы уже, как известно Вашему Величеству, имели 5-летний перерыв, в результате чего наши фирмы, производящие броневые плиты и вооружения, оказались на грани краха. В течение последующих 10 лет потребуются государственные дотации, чтобы удержать их на плаву. За многолетним перерывом последует период лихорадочного строительства военных флотов во всем мире. который очень тяжело ударит по государственному кошельку и будет гораздо более дорогостоящим, чем медленное, постепенное выполнение необременительных морских программ. Вся эта проблема чревата неприятными неожиданностями и потребует самого тщательного контроля."

Однако вскоре после начала переговоров Битти решил вернуться в Лондон, посчитав, что на родине его личное присутствие будет нужнее для защиты военно-морского бюджета от "врага внутреннего" в лице министра финансов и сторонников разоружения. Старшим военно-морским экспертом британской делегации остался Чэтфилд, которого первый морской лорд снабдил подробными инструкциями. Чэтфилд справился с задачей блестяще. Американская сторона сама предложила паритет по линкорам и авианосцам. После длительных дебатов статья IV "договора пяти держав" зафиксировала суммарный тоннаж линейных флотов государств-участников соглашения на следующем уровне: Великобритания - 525 000 т, США - 525 000 т, Япония - 315 000 т, Франция и Италия - по 175 000 т. Однако на данном уровне суммарный тоннаж линейных флотов должен был стабилизироваться лишь после полной замены существующих дредноутов новыми. Поскольку срок службы линейного корабля определили в 20 лет, постепенная замена самых старых линкоров должна была начаться в 1931 г. и завершиться к 1941 г. Статья ограничивала предельное водоизмещение линкора в 35 000 т. Таким образом, исходя из установленных пределов договаривающиеся стороны предполагали, что к 1941 г. США и Англия будут иметь по 15 линкоров, водоизмещением по 35 000 т каждый, а Япония - 9.

Непосредственно после подписания договора соотношение

линейных флотов трех ведущих морских держав было несколько иным:

США сохраняли 18 линкоров, суммарным тоннажем 500 650 т, Великобритания - 22 (580 450 т), Япония - 10 (301 320 т). С вступлением в строй "Вест Вирджинии" и "Колорадо" и отправкой на слом "Делавэра" и "Норд Дакоты" линейный флот США достиг установленного лимита в 525 000 т, японский линейный флот "не дотягивал" 14 000 т, а британский превышал на 55 000 т, что составляло свыше 10% от установленного тоннажа.

Самые большие сокращения своих линейных флотов осуществили США и Великобритания. Но в Англии, согласно "договору пяти держав", на слом отправились 20 старых дредноутов, общим водоизмещением 408 000 т, и 4 строившихся линкора, суммарным тоннажем 180 000 т. Что касается сооружаемых кораблей, то решение об их строительстве было принято, деньги отпущены, но работы по возведению корпусов только начались. Фактически 4 строившихся английских линкора существовали только на бумаге.

В свете этих данных жертвы, понесенные Соединенными Штатами, выглядят совсем по-другому. Американцы отправили на слом 15 старых линейных кораблей (227 740 т) и 11 строившихся линкоров (465 800 т). Положение дел с новыми американскими кораблями обстояло следующим образом. Ближе всех к завершению находились 4 линкора типа "Колорадо" ("Колорадо", "Вест Вирджиния", "Мэриленд" и "Вашингтон"). Они имели водоизмещение по 32 000т, мощность главной силовой установки - 28 900 л.с, скорость хода - 21 узел, вооружение: восемь - 406-мм, четырнадцать - 127-мм, четыре - 75-мм. орудия. К началу Вашингтонской конференции все 4 корабля уже были спущены на воду. 3 из них вошли в состав флота, а "Вашингтон" послужил мишенью для экспериментов генерала Митчелла.

6 линкоров типа "Монтана" были далеки от завершения ("Индиана", "Айова", "Массачуссетс", "Монтана", "Норт Каролина", "Саут Дакота"). Их проектное водоизмещение составляло 43 200 т, максимальная скорость хода 23 узла, мощность силовой установки - 60 000 л.с., вооружение: двенадцать 406-мм, шестнадцать - 152-мм, четыре - 75-мм. орудия. К началу Вашингтонской конференции готовность этих кораблей составляла менее 30 %. По "договору пяти держав" все корпуса линкоров типа "Монтана" пошли на слом в 1922 г.

Гораздо ближе к готовности находились 6 линейных крейсеров типа "Саратога" ("Саратога", "Констелейшн", "Лексингтон", "Конститьюшн", "Рэйнджер" и "Юнайтед Стейтс"). Их тактико-технические данные были следующими: водоизмещение

43 500 т, скорость хода - 33 узла, мощность главной силовой установки - 180 000 л.с., вооружение: восемь - 406-мм, шестнадцать - 152-мм, четыре - 75-мм. орудия.

После Вашингтонской конференции "Саратога" и "Лексингтон" достраивались как авианосцы, остальные пошли на слом. Таким образом, США, в отличие от Великобритании, пожертвовали не "'бумажными", а вполне конкретными новыми кораблями, на сооружение которых уже были потрачены огромные средства. Следует отметить, что после Вашингтонской конференции в составе японского флота оказались 2, а американского - 3 линейных корабля, построенных с учетом опыта Ютландского сражения, т. е. имевших новейшую систему бронирования и вооруженных орудиями калибром 406 мм.

Что касается английского флота, то единственным кораблем, о котором можно было сказать, и то с известной натяжкой, что в его конструкции были учтены уроки Ютландского сражения, являлся линейный крейсер "Худ". Первоначально Битти не собирался даже настаивать на численном паритете в послеютландских линейных кораблях, полагая, что английские дредноуты военных программ по своей совокупной мощи и подготовке экипажей не уступят новейшим американским линкорам.

Однако Чэтфилд поспешил воспользоваться ситуацией и убедил главу делегации Бальфура "выторговать" у американцев право для Англии построить 2 новых линкора с учетом опыта Ютландского сражения, в то время как у Японии и США лимит на строительство таких кораблей был уже исчерпан. Этими кораблями стали "Нельсон" и "Родней", вошедшие в состав флота в 1925 г. и имевшие весьма внушительные тактико-технические данные: стандартное водоизмещение - 35 000 т, полное - 40 000 т, скорость хода - 23 узла, вооружение: девять - 406-мм, двенадцать - 152- мм, шесть - 120-мм. орудий. Они стали первыми и единственными дредноутами в истории британского флота, вооруженными 16- дюймовыми орудиями главного калибра в трехорудийных башнях.

По большинству показателей они превосходили американские линкоры типа "Мэриленд" и японские типа "Нагато". Например, дальнобойность 406-мм орудий у "мэрилендов" составляла 170-175 кабельтовых, а у "нельсонов" - 215 кабельтовых, и их палубная броня была почти в 2 раза толще. И все же "Нельсон" и "Родней" нельзя назвать вполне удачными линкорами.

Проект линейного корабля - это всегда компромисс между скоростью, вооружением и защитой. У английских конструкторов,

проектировавших "Нельсон" и "Родней", слишком свежи были воспоминания о горьких уроках Ютландского сражения, и они постарались вооружить и защитить их как можно основательнее. Толщина главного броневого пояса составила 14 дюймов, палубной брони - 6 дюймов. Добавьте сюда три трехорудийные башни с 406- мм пушками. Все это надо было втиснуть в 35 000 т. В результате проектная скорость в 23 узла так и остались на бумаге. В реальной жизни "Нельсон" и "Родней" ни разу не удалось разогнать быстрее 20 узлов.

Эстетика силуэта военного корабля, конечно, остается делом вкусов, но здесь нельзя не согласиться со Стефеном Роскиллом, заметившим, что "Нельсон" и "Родней" были, пожалуй, "самыми безобразными кораблями из всех когда-либо присоединявшихся к Королевскому Флоту". Однако, несмотря на своеобразный вид и отдельные конструктивные недостатки, с возможностью построить эти 2 линкора после окончания конференции англичане приобрели еще одну несомненную выгоду.

В соответствии с провозглашенным "договором пяти держав" десятилетним перерывом в строительстве тяжелых кораблей крупнейшие эллинги Ньюпорта и Нагасаки вынуждены были простаивать, теряя бесценный опыт и квалифицированных специалистов. Британские военные верфи тем временем работали. Англичанам также удалось отстоять от каких-либо сокращений крейсера - класс боевых кораблей, по которым Великобритания имела решающее превосходство над другими морскими державами.

Вашингтонская конференция разрядила напряженность в Восточной Азии и способствовала улучшению англо-американских отношений. Самым примечательным в "договоре пяти держав" было не то, как много, а как мало он изменил. Он просто констатировал тот порядок на морях, который начал складываться уже между 1890 и 1906 гг. С превращением США и Японии в величайшие морские державы морская мощь "регионализировалась", и каждая из океанских держав обрела доминирующие позиции в прилегающих морях. На смену одному центру сил пришли три. "Договор пяти держав" определил минимальный приемлемый уровень военных флотов, приостановил гонку морских вооружений. В таком виде сделка устраивала Великобританию.

Англия пожертвовала только устаревшими кораблями, в то время как Япония и США - новейшими. Британские военно-морские силы сохранили небольшой качественный перевес над американскими по линкорам и линейным крейсерам и решающее превосходство по легким боевым кораблям и морской авиации.

Таким образом, из всех трех Англия продолжала оставаться сильнейшей морской державой, вполне способной отстоять свои позиции. Вашингтонский договор по ограничению морских вооружений в данном случае следует рассматривать не как поражение "владычицы морей", а как ее последнюю победу в первой мировой войне. И в этом была немалая заслуга адмирала Битти. Что касается "трезубца Нептуна", то он ушел за океан не в 1922-м, а в 1945 г.

Дебаты с министром финансов, пытавшимся экономить на военно-морском бюджете, потребовали от Битти не меньшего дипломатического искусства и настойчивости, чем переговоры с американцами. Едва первый морской лорд успел отстоять позиции флота перед комиссией Геддеса, как ему пришлось иметь дело с представителями лейбористского правительства. "Морской министр благородно поддержал меня, но он очень пессимистичен и сообщил мне, что не видит способа, как переубедить кабинет после того, как мистер Сноуден, министр финансов, изложил свои взгляды. Конечно же, нас ожидают тяжелые дебаты, и я просто не вижу выхода, как можно руководить флотом в таких условиях".

Беспокойство первого морского лорда было вполне обоснованным, и он боролся за каждый шиллинг, будучи совершенно уверенным в своей правоте. Несмотря на отказ от выполнения обширных программ по сооружению тяжелых кораблей, военно-морское соперничество Великобритании и США продолжалось и имело вполне реальные и осязаемые формы. Наиболее емкое определение ситуации, сложившейся после Вашингтонской конференции, дал командующий морскими операциями флота США адмирал Роберт Кунц: "Теперь, когда на увеличение тоннажа военных флотов наложены ограничения, начинается новое соревнование. Это соперничество будет погоней за качеством...".

В марте 1924 г. конгресс США принял решение о выделении средств для осуществления работ по увеличению угла возвышения и дальности стрельбы орудий главного калибра на 13 линейных кораблях американского флота. В декабре того же года "адмиральское лобби" добилось принятия билля о переводе силовых установок 6 линейных кораблей на жидкое топливо ("Нью-Йорк", "Техас", "Флорида", "Юта", "Арканзас" и "Вайоминг"). На них также решили увеличить толщину палубной брони, установить новые системы управления артиллерийским огнем и противоминные були. Перевод на жидкое топливо позволил увеличить скорость хода этих линкоров, их дальность плавания возросла с 7,5 тыс. миль до 10 тыс. При использовании

противоминных наделок в качестве резервуаров для топлива дальность плавания могла быть увеличена до 12 тыс. миль. По мнению американских военно-морских авторитетов, их линкоры после модернизации могли выдержать попадания 8 торпед современных калибров. Все преобразования были осуществлены вопреки протестам Великобритании.

Вскоре так называемая модернизация линейных кораблей стала очень модным занятием по обе стороны Атлантики, превратившись в хитроумную лазейку по обходу вашингтонских ограничительных соглашений. Подчас "модернизация" носила столь кардинальный характер, что после ее проведения появлялся практически новый корабль, обладавший уже другими тактико-техническими характеристиками по сравнению с первоначальным вариантом. Модернизация обычно осуществлялась по следующим основным направлениям: снабжение линкоров противоминными булями, усиление горизонтального бронирования, увеличение углов возвышения орудий главного калибра, установка зенитной артиллерии, установка новых, более совершенных систем центрального управления артиллерийским огнем, повышение эффективности противоминной артиллерии.

Стоимость модернизации линкора колебалась от 25 % до 60 % его первоначальной стоимости. Так, модернизация дредноутов типа "Куин Элизабет" составила 25 % от первоначальной стоимости, а линейных крейсеров типа "Рипалс" - около 30 %. На модернизацию линкора "Оклахома", стоившего при постройке 11,4 млн. долл., американцы затратили 7 млн. долл. или 60 % от его первоначальной стоимости. В свете этих событий предложение ряда министров лейбористского кабинета сократить максимальное водоизмещение линейного корабля с 35 000 до 25 000 т было совсем некстати. Первый морской лорд занял непреклонную позицию: "Интересы Империи требуют, чтобы предел водоизмещения не был сокращен до указанных размеров по следующим причинам: а) это ослабит противовоздушную и подводную защиту корабля; б) снижение лимита до таких низких пределов приведет к тому, что третьеразрядные морские державы смогут позволить себе иметь такие корабли".

Отношения между США и Великобританией в середине 20-х гг. омрачились не только манипуляциями с линейными кораблями. Основные положения "договора пяти держав", строго ограничив суммарный и индивидуальный тоннаж линкоров и авианосцев, оставили практически неограниченные возможности в строительстве других классов боевых кораблей.

Почему же на Вашингтонской конференции американская сторона не стала настаивать на распространении пропорции 5:3:3

на остальные классы боевых кораблей? Как известно, первоначальный вариант проекта договора по ограничению морских вооружений, предложенный Хьюзом, предусматривал ограничения по строительству легких военно-морских сил - крейсеров, эсминцев и подводных лодок. Согласно первоначальному проекту Хьюза, суммарный тоннаж надводных легких сил должен был составить по 450 000 т для США и Англии, и 270 000 т - для Японии. Суммарный тоннаж подводных лодок по 90 000 т для англосаксонских держав и 54 000 - для Японии. Однако эта часть проекта принята не была.

Предложение по ограничению строительства подводных лодок вызвало сильные возражения французской делегации. Против сокращения эсминцев и крейсеров выступили англичане. Чэтфилд впоследствии заметил в своих мемуарах, что на Вашингтонской конференции "все могло быть гораздо хуже... По счастью, мы успешно противостояли усилиям ограничить число наших крейсеров и эскадренных миноносцев". Британское морское командование и после Вашингтонской конференции неоднократно подчеркивало, что крейсерский флот для Англии - предмет особой заботы. "На Вашингтонской конференции мы пришли к соглашению с Соединенными Штатами о паритете в силе линейных флотов, - писал Эмери, - но, по всей видимости, достижение такого же соглашения по крейсерам, требующимся для обеспечения торговых коммуникаций, окажется невозможным. Для нас превосходство крейсерского флота - это вопрос жизни и смерти".

Натолкнувшись на жесткую позицию партнеров по переговорам, Хьюз имел все основания не обострять отношений, чтобы не завести конференцию в тупик. Провал переговоров в Вашингтоне повлек бы за собой не только возобновление гонки морских вооружений, но и серьезное ухудшение международного положения США. Накануне конференции Хьюз неоднократно получал информацию из заслуживающих доверия источников, что в случае неудачи предстоящих переговоров Великобритания возобновит англо- японский союз.

Помимо этого сыграло свою роль другое соображение. Американская сторона, добившись официального признания паритета с Великобританией по линейным кораблям и авианосцам, сочла установление жестких лимитов суммарного тоннажа для крейсеров, эсминцев и подводных лодок вопросом не принципиальным. По мнению американских политиков и военно-морских экспертов, по мере создания державами-участницами вашингтонских соглашений сбалансированных военных флотов соотношение сил в этих классах боевых кораблей со временем

автоматически придет к формуле 5:3:3. Другими словами, они исходили из предположения о том, что теоретически определенному количеству линкоров и авианосцев должно соответствовать определенное число легких кораблей для эскадренных нужд. Отсутствие таких ограничений следует считать одной из главных неудач американцев на Вашингтонской конференции 1921-1922 гг.

Единственные ограничения, наложенные на крейсера, содержались в статьях 11 и 12 главы I "договора пяти держав": максимальное стандартное водоизмещение - 10 000 т, максимальный калибр орудий главной артиллерии - 8 дюймов (203 мм). При определении этих пределов за основу были взяты тактико-технические данные английских крейсеров типа "Хаукинс", бывших в то время самыми мощными легкими крейсерами: водоизмещение 9 750 т, скорость хода - 31 узел, вооружение: семь - 170-мм, восемь - 102-мм и четыре - 75-мм орудия.

Строительство этих кораблей было начато еще в годы первой мировой войны. Они предназначались для борьбы с германскими рейдерами и для выполнения такой задачи должны были иметь не только высокую скорость хода, но и мощное артиллерийское вооружение и большую дальность плавания. Тогда эти корабли были единственными в своем роде. До Вашингтонской конференции ни одна морская держава не строила таких больших легких крейсеров. Водоизмещение обычного легкого крейсера не превышало 6 000 т, при обычном вооружении 120-или 152-мм пушками. "Договор пяти держав" привел к появлению мощного корабля со стандартным водоизмещением 10 000 т (полное водоизмещение соответственно составило 11 500-13 000 т), скоростью хода 33-35 узлов, вооруженного чрезвычайно мощной артиллерией калибром 203 мм. Американские крейсера типа "Солт-Лейк-Сити" или японские типа "Асигара", например, несли десять 203-мм орудий. Этот тип корабля, получивший название "вашингтонского крейсера" (впоследствии появился термин "тяжелый крейсер") в значительной степени был создан искусственно. Однако, как зачастую бывает в подобных ситуациях, максимальные пределы сразу же стали минимальными, поскольку все державы-участницы соглашений поспешили "подтянуться" до вашингтонских лимитов.

Машина гонки вооружений, получившая новый импульс, начала набирать обороты. До созыва Вашингтонской конференции на военных верфях ведущих морских держав строились 25 крейсеров. Из этих кораблей 10 были американскими, 9 японскими, 6 строились в Англии. Причем

английские корабли представляли собой, по сути дела, остатки судостроительных программ военного времени. После конференции были заложены или запланированы к строительству не менее 49 новых крейсеров. Их них 15 строились в Великобритании, 12 - в Японии, 9 - во Франции, 8 - в США, 5 - в Италии и 36 из этих 49 кораблей были тяжелыми крейсерами, водоизмещением 10 000 т.

Великобритания, и без того имевшая самый мощный крейсерский флот, не только подала пример в строительстве крейсеров нового класса, но и начала сооружать их в гораздо более широких масштабах, чем другие страны. Тот факт, что стоимость тяжелого крейсера типа "Нью Каунти" практически равнялась стоимости линейного корабля кануна первой мировой войны, нисколько не смущал морских лордов. Ни решения Вашингтонской конференции, ни смена правительственных кабинетов в январе 1924 г. не заставили Адмиралтейство отступиться от морского бюджета, который был запланирован незадолго до падения кабинета Бонар Лоу.

Правда, сама программа под влиянием вашингтонских лимитов претерпела существенные изменения. Линейные корабли из плана исключили, а главные усилия было решено сосредоточить на сооружении крейсеров. "Было признано, что в условиях специфического положения Империи, разбросанной по всему миру, крейсера требуют совершенно особого отношения". Битти определил нужды Великобритании в крейсерах в 70 единиц к 1929 г. (31 крейсер для действий в составе эскадр и 39 крейсеров для охраны морских коммуникаций).

Из всех крейсеров не более 10 единиц должны были иметь срок службы свыше 15 лет. Число 31 для эскадренных нужд определялось исходя из норм, принятых в японском флоте - 26 крейсеров для операций в составе эскадр плюс 25 %. Для достижения запланированного числа крейсеров к 1929 г. требовался довольно напряженный график строительства. Крейсерскую программу изложил Леопольд Эмери в палате общин 21 января 1924 г. Он предлагал строительство 42 новых крейсеров. Первые 8 кораблей следовало заложить уже в 1924 г., затем по 8 единиц в 1925 и 1926 гг. Строительство остальных предполагалось начать позднее.

Что касается эсминцев, то здесь за точку отсчета опять же брались японские показатели, и исходя из них было выведено число 104, которого планировалось достигнуть к 1935 г. Это означало строительство по две флотилии эсминцев в год, по 9 кораблей в каждой, начиная с 1926 г.

Битти прилагал все усилия, чтобы график выполнения

судостроительных программ соблюдался неукоснительно. Но давалось это не просто, особенно после того, как с декабря 1924 г. к власти вновь пришел консервативный кабинет, на сей раз во главе со Стэнли Болдуином. Портфель министра финансов тогда достался Уинстону Черчиллю. Ситуацию весьма образно обрисовал английский историк Корелли Барнетт: "Королевский флот едва пережил шестилетний период пребывания Черчилля на посту министра финансов, понеся существенные потери даже в тех классах боевых кораблей, которые не были ограничены вашингтонским соглашением. ...По поводу строительства новых крейсеров, необходимых для замены кораблей, отслуживших свой срок, между Черчиллем и первым морским лордом Дэвидом Битти происходили настоящие сражения".

Одновременно взлелеянные первым морским лордом крейсерские программы подверглись удару со стороны заокеанских соперников. Усилия британских военных верфей не могли не вызвать ответной реакции в Соединенных Штатах. Начиная с 1926 г. в администрации Кулиджа и военно-морских кругах США стали открыто говорить о том, что "победа", достигнутая ими на Вашингтонской конференции, ускользает из рук. Американцы начали подготовительную работу по созыву новой конференции по ограничению морских вооружений, которая, по их замыслу, должна была нанести еще один удар по морской мощи Великобритании. Правительство США дало понять, что оно будет настаивать на распространении пропорции 5:3:3 на все классы боевых кораблей. При этом требование паритета с Великобританией по крейсерам приобретает для Вашингтона особое значение.

Конференция трех ведущих морских держав открылась 20 июня 1927 г. в Женеве. К тому времени соотношение сил их крейсерских флотов выглядело следующим образом: США имели 18 крейсеров, суммарным тоннажем 155 000 т, Великобритания имела 54 крейсера (332 000 т), крейсерский флот Японии насчитывал 25 единиц (156 000 т.). При этом в Англии и Японии пополнению крейсерского флота уделяли гораздо больше внимания и темпы строительства были выше, чем в Соединенных Штатах. Но на этот раз англичане не собирались поступиться своими преимуществами.

Английскую делегацию в Женеве возглавил лорд Роберт Сесиль, лидер "атлантистов" - сторонников англо-американского сближения, и морской министр Уильям Бриджмен. Последний панически боялся предстоящих дипломатических маневров, и ему ужасно не хотелось отправляться в Женеву. Поначалу он пытался настаивать, чтобы вместо него ехал Битти, но последний счел, что

в интересах флота ему лучше оставаться в Лондоне. Однако первый морской лорд снабдил своего шефа подробнейшими инструкциями. Если на Вашингтонской конференции только американская делегация предложила четкую и продуманную программу сокращения морских вооружений, то на этот раз американская и английская стороны каждая выдвинули свой проект.

Англичане, например, предложили вновь вернуться к вопросу о линейных кораблях и авианосцах. Английская программа предлагала увеличить срок службы линкоров с 20 до 25 лет, сократить предел тоннажа с 35 000 до 30 000 т, уменьшить максимальный калибр главной артиллерии с 406 мм до 356 мм (с 16 до 14 дюймов). Водоизмещение авианосцев также предлагалось сократить с 27 000 т до 25 000 т. Английская сторона считала целесообразным подразделить крейсера на две категории: тяжелые, водоизмещением от 7 500 т до 10 000 т, вооруженные 203-мм орудиями главного калибра; и легкие, вооруженные артиллерией калибром не более 152 мм и имеющие водоизмещение не свыше 7 500 т. По тяжелым крейсерам англичане соглашались установить соотношение 5:3:3, а легкие предлагали вообще не ограничивать.

При ознакомлении с английским проектом создается впечатление, что британская делегация выдвинула заведомо неприемлемую для американской стороны программу. Ведь ее положения, в особенности в той части, которая касалась пересмотра ограничений, налагаемых на линкоры и авианосцы, в случае ее принятия потребовала бы полной ревизии вашингтонских соглашений. На это США никогда не пошли бы. Американские морские эксперты сразу отметили, что принятие английского варианта по линейным кораблям дало бы ощутимые преимущества британскому флоту. В его состав недавно вошли сильнейшие линкоры "Нельсон" и "Родней". Таким образом, англичанам было бы выгоднее, если бы новые американские корабли строились меньшего размера.

Такая ситуация вполне устраивала первого морского лорда, и он лично немало потрудился для создания этого дипломатического тупика. 21 июня он писал жене: "При первом ознакомлении с предложениями США и Японии на конференции совершенно очевидно, что мы слишком расходимся во мнениях и предстоит выстроить слишком длинный мост, прежде чем мы сможем даже помыслить, чтобы пойти навстречу. По счастью, я связал наших военноморских представителей так, что они и шага не смогут ступить без консультаций со мной, и в этом смысле, я думаю, все будет хорошо".

Действительно, сбить "твердолобого" "Вилли" Бриджемена с заданного ему курса оказалось делом безнадежным. Тем более, что ему нашелся и достойный оппонент в составе американской делегации - адмирал Хилари Джонс, который, по выражению американского историка Бенджамина Уильямса, "на международные отношения смотрел через якорный клюз". Женевская конференция с самого начала и вплоть до закрытия проходила в ожесточенной борьбе между делегациями по всем обсуждаемым вопросам. Англо-американская дискуссия приобрела исключительную остроту и после переговоров, длившихся более месяца, окончательно завела конференцию в тупик.

Каждая сторона непримиримо и упорно отстаивала свои основные предложения и в то же время категорически отказывалась от принятия предложений другой стороны. Бриджемен и Джонс бились как львы за каждый дюйм калибра, за каждую тонну водоизмещения. В результате заключительный протокол конференции лишь излагал точки зрения делегаций и не заключал в себе никакого соглашения, кроме рекомендации о досрочном созыве новой конференции по вопросу о морских вооружениях.

Провал морской конференции трех держав в Женеве летом 1927 г. принадлежит к числу наиболее драматических событий в истории международных отношений межвоенного периода. Ход и последствия женевских переговоров по проблемам морских вооружений оказали колоссальное влияние на последующее развитие англо-американских отношений. Совершенно очевидно, что при возникшей в Женеве конфронтации между двумя англосаксонскими державами, "на карту было поставлено нечто большее, чем просто престиж". Военные моряки по обе стороны Атлантики сознательно или подсознательно вырабатывали принципы своей морской политики, исходя из гипотезы о возможности англо-американского конфликта. Наличие таких взглядов объясняется слишком долгим существованием противоречий по вопросу о праве блокады и "свободе морей".

Неудача конференции трех морских держав провела резкую демаркационную линию в британских коридорах власти, разграничившую сторонников и противников англо-американского сближения. Лорд Роберт Сесиль по возвращении из Женевы подал в отставку в знак протеста против жесткой антиамериканской линии кабинета Болдуина. Потребовалось несколько лет усилий дипломатов в Вашингтоне и Лондоне в настойчивых поисках точек соприкосновения, полная смена правящих кабинетов, прежде чем взаимоприемлемое решение

было найдено.

6 августа Битти писал Бриджмену: "Рад был узнать, что конференция пришла к концу и американцы не получили того, ради чего они ее затеяли, т. е. обладания господством на море, ничего за это не заплатив. Все нации в мировой истории, которые когда-либо обладали морским господством, достигали этого великого преимущества ценой многих жизней и больших денежных затрат. Проклятые янки думали, что они обретут его за просто так !!! Мне бы хотелось, чтобы подлинная история их нелепой попытки заполучить его при помощи экономии и разоружения стала известна всему миру".

Женевская морская конференция трех держав стала последней дипломатической комбинацией адмирала Битти. Еще до ее окончания, 7 июля 1927 г., король принял его отставку с поста первого морского лорда. В тот же день в "Тайме" была опубликована большая статья с описанием военно-морской службы Битти, в сопровождении многочисленных фотографий. На Флит-стрит так же, как и в Уайтхолле, всем было ясно, что с уходом адмирала заканчивается эпоха в истории морской политики Великобритании. Теперь, по прошествии многих лет, можно с уверенностью утверждать, что, несмотря на все ошибки, допущенные Битти на посту первого морского лорда, на все экстравагантные выходки, империалистические воззрения уже отжившей эпохи, которые он искренне исповедовал, военный флот был обязан ему очень многим и прежде всего высокой степенью боеготовности, с которой он встретил сентябрь 1939 г.

Когда Битти вышел в отставку, ему исполнилось только 56. Казалось, впереди его ждут еще долгие годы счастливой, спокойной и обеспеченной жизни. Его близкие друзья и соратники Генри Оливер и Эрнел Чэтфилд, также дослужившиеся до самых высоких адмиральских звезд (оба ушли в отставку адмиралами флота), прожили 101 год и 94 года соответственно. Но Битти судьба отмерила не так много. Четыре военных года почти беспрерывных походов и сражений, бремя ответственности командующего флотом и руководителя морской политики Империи тяжким грузом давили на его плечи и не могли не сказаться на здоровье.

На протяжении последних лет леди Битти страдала от тяжких нервных расстройств, переезжая с одного курорта на другой, и умерла в 1932 г., горько обвиняя мужа в том, что он сделал ее несчастной и поломал ей всю жизнь. В 1935 г. врачи однозначно предупредили адмирала, что состояние его сердечной деятельности оставляет желать много лучшего и что ему надо позаботиться о своем здоровье и во многом себя ограничить.

В ноябре того же года, когда Битти серьезно заболел гриппом с высокой температурой, пришло известие о смерти Джеллико. Шэйн Лесли вспомнил, как больной адмирал бормотал: "Так, значит Джеллико отошел! Да. Чувствую, что я буду следующим. И думаю, что Господь призовет меня уже скоро. Как я устал".

26 ноября стояла холодная пасмурная погода, но Битти собрался на похороны. В ответ на настойчивые отговоры врачей он сказал: "Что скажет флот, если я не приду на похороны Джеллико?" Он прошел за катафалком весь путь до Собора Святого Павла. По свидетельству очевидцев, у адмирала был настолько болезненный вид, что кто-то из зевак выскочил из толпы и протянул ему стакан бренди.

Два месяца спустя, 20 января 1936 г., отправился в последний путь и король Георг V, с которым у Битти было связано слишком много. И адмирал вновь решил отдать дань памяти своему августейшему покровителю, сослуживцу и другу. Нет никакого сомнения, что участие в тех похоронных процессиях сократило жизнь Дэвиду Битти.

В конце февраля 1936 г. его здоровье настолько ухудшилось, что врачи настояли, чтобы Битти не менее трех недель провел в постельном режиме. Вечером 11 марта он почувствовал облегчение и попросил глоток виски с содовой. Его сын Дэвид вспоминал, что старый моряк приободрился и даже пообещал, что скоро возобновит конные прогулки. Затем он спокойно заснул. Примерно в час ночи с ним случился сердечный приступ. Когда Дэвид подбежал к кровати, его отец был уже мертв.

В холодный и ветреный мартовский день 1936 г. Британия прощалась с одним из самых великих своих флотоводцев. Гроб с телом покойного, покрытый британским флагом, тем самым, который гордо развевался на мачте "Куин Элизабет" в 1919г., проделал тот же путь, что и лафет Джеллико. В надгробной речи архиепископ Кентерберрийский Гордон Лэнг произнес следующие слова: "Он был воплощением боевого духа военного флота. В его лице, казалось, сам Нельсон возвратился обратно".

Решение об увековечении памяти об адмирале Битти было принято правительством Стэнли Болдуина в тот же год 5 мая. Однако воплощение в жизнь этого проекта было отсрочено начавшейся второй мировой войной. Только в 1948 г. 21 октября, в годовщину Трафальгарской битвы, были открыты памятники Битти и Джеллико на Трафальгарской площади. Они стоят рядом, как неразделимы и их имена, навеки оставшиеся в истории британского военного флота. Их памятники гораздо скромнее монумента Горацио Нельсона, и кучки галдящих туристов, проходящие по Трафальгарской площади, едва ли задумываются

над тем, что они символизируют.

Но память о Битти живет в сердцах военных моряков Великобритании. В 1962 г. в состав флота вступил крейсер "Лайон", семнадцатый корабль по счету, носивший его имя. Его командир капитан I ранга Ян Макгрегор пригласил оставшихся в живых офицеров и матросов флагманского корабля Битти посетить новый крейсер. Явились 70 человек во главе с Эрнелом Чэтфилдом. И хотя последнему уже исполнилось 90, "он стоял на палубе твердо, как кнехт".

Заключение

Из всех военных вождей Антанты в годы первой мировой войны для англичан наиболее притягательной фигурой, несомненно, был адмирал Дэвид Битти. Сражение в Гельголандском заливе, сражение у Доггер-банки, Ютландское сражение - любой английский школьник мог без запинки сказать, кто командует эскадрой линейных крейсеров. Жители "Туманного Альбиона" прекрасно знали, кто командовал Гранд Флитом и кто был первым морским лордом в 1919-1927 гг.

Странное дело, но эпоха второй мировой войны и послевоенное время представляют разительный контраст. Кто, кроме самих военных моряков или военных историков, мог назвать имена командующих крупнейшими флотами или соединениями кораблей? Образ героического флотоводца нельсоновского типа навсегда ушел в прошлое вместе с "эпохой нового маринизма".

Натовский флагман второй половины XX в. - это прежде всего высочайший профессионал, его познания, интеллект и уровень образования стоят неизмеримо выше, чем у адмиралов "эры Фишера". Современный флотоводец, как правило, не видит своего противника непосредственно. Экраны радаров высвечивают цель и хладнокровно отсчитывают дистанцию, ракеты уходят за горизонт. Ему нет нужды стоять на мостике под градом вражеских снарядов на виду у всех. Он абстрагирован от убийств, он не видит палуб, заваленных трупами и скользких от крови.

По своему мировоззрению, натовский адмирал скорее космополит, чем националист. Ему нужны незаурядные дипломатические способности для переговоров со своим гражданским начальством, с командирами соединений союзных стран, с которыми он взаимодействует. Его отношения с подчиненными деловые и основаны не только на дисциплине, но и на взаимоуважении. Они определенно не понимают своего значения "отца-адмирала", при существующей к тому же жесточайшей субординации.

И в этом смысле для своих современников и англичан

последующих поколений Дэвид Битти навсегда остался в Вальгалле великих флотоводцев Британии как яркая индивидуальность, "последний морской герой", адмирал-аристократ, одна из самых романтических и почитаемых фигур того времени.